



# ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

**№8** 15  
АВГУСТА  
2022

Выходит один раз в месяц

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

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

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



**ВБРОД ПО ЕНИСЕЮ**  
СТР. 3



**ОТКУДА ПОШЛА  
«ВОДЯНАЯ  
КОММУНИКАЦИЯ»**  
СТР. 7



**ВОЛГО-ДОНУ — 70!**  
СТР. 9



**ЧТОБ ПРОЦВЕТАЛА,  
А НЕ «ЦВЕЛА»**  
СТР. 11



**МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ,  
ИЛИ КАК СТАТЬ  
ЧЕМПИОНОМ «МИРА»**  
СТР. 12



Фото с сайта vesti.ru

## НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ СЕВМОРПУТИ

Утвержден план развития СМП до 2035 года, общий объем финансирования — 1,8 трлн рублей.

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал план развития Северного морского пути до 2035 года. Всего план включает более 150 мероприятий. В их числе: строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний», нефтеналивного терминала «Бухта Север», угольного терминала «Енисей».

План также предусматривает строительство береговых и гидротехнических сооружений для обеспечения Баимского месторождения, создание морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа в Камчатском крае и Мурманской области, порта-хаба для организации транзитных перевозок во Владивостоке. Запланировано строительство транспортно-логистического узла в морском порту Корсаков на Сахалине, развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, строительство баз бункеровки и технического обслуживания в портах Тикси и Диксон.

Отдельный раздел посвящен созданию судов ледокольного флота, в том числе головного ледокола проекта «Лидер», и развитию арктических судостроительных и судоремонтных производственных мощностей. Предусмотрены мероприятия по строительству

аварийно-спасательного флота из 46 судов, оснащению арктических комплексных аварийно-спасательных центров МЧС вертолетами. Также будет создана арктическая спутниковая группировка, которая обеспечит гидрометеорологическое и навигационное сопровождение судоходства и позволит оценивать изменения климата.

Общий объем финансирования мероприятий плана — почти 1,8 трлн рублей.

«Главные цели этой работы — обеспечить надежную и безопасную перевозку грузов и товаров для людей, живущих в районах

Крайнего Севера, а также создать условия для реализации инвестиционных проектов в Арктической зоне страны», — говорится в сообщении пресс-службы российского правительства.

Годовой грузопоток по Северному морскому пути должен составить в 2024 году 80 млн тонн, 2030 году — 150 млн тонн, 2035 году — 220 млн тонн. Такие целевые показатели приводятся в плане развития СМП до 2035 года. При этом прогнозируется, что ежегодный вклад проекта Роснефти «Восток Ойл» с 2030 года в общий грузопоток будет составлять 100 млн тонн.

### УПРАВЛЕНИЕ — РОСАТОМУ

В России создается Главное управление Северного морского пути. Распоряжение о формировании новой структуры подписал глава кабинета Михаил Мишустин. Это поможет централизовать полномочия по управлению движением судов в акватории Северного морского пути и повысить безопасность судоходства на этом направлении.

Главное управление Северного морского пути будет создано в формате федерального государственного бюджетного учреждения. Учредителем новой структуры станет госкорпорация «Росатом».

«Это надежный морской маршрут, широко востребованный бизнесом и, конечно, людьми, которые живут в Арктике и на Дальнем Востоке. Глава государства подчеркивал, как важно поддерживать бесперебойное снабжение жителей и предприятий этих регионов всем необходимым», — приводятся слова премьер-министра России Михаила Мишустина в Telegram-канале Правительства РФ.

В приложении к документу уточняется, что прогнозируемый объем грузопотока подлежит уточнению по результатам выполнения позиции 1.1.1 плана, которая звучит как «Заключение соглашения, направленного на установление взаимных обязательств, касающихся объема ежегодного грузопотока». Доклад по этому пункту должен быть представлен в Правительство РФ до 1 октября 2022 года. Ответственными назначены Минвостокразвития России, госкорпорация «Росатом», «НОВАТЭК», НК «Роснефть», «Газпром нефть», «Норильский никель», ООО «Северная звезда», ГК «Баимская».

Северный морской путь — кратчайший водный маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком. Протяженность пути от Карских Ворот до бухты Провидения составляет около 5,6 тыс. км. Как сообщалось ранее, предполагается, что к 2035 году частные инвесторы вложат около 15,6 трлн рублей в развитие инвестпроектов, формирующих грузовую базу СМП, что обеспечит прирост валового продукта на 28,5 трлн рублей и налоговые поступления во все уровни бюджетной системы РФ в размере 16,3 трлн рублей.

РОСМОРРЕЧФЛОТ

## ИДЕМ В ГЛУБИНУ

Протяженность ВВП России с гарантированными габаритами к 2025 году возрастет на 2,4%.

С 2023 года предусматривается уменьшение протяженности внутренних водных путей на 1 061,5 км. Это произойдет за счет исключения из перечня участков без навигационного ограждения и гарантированных габаритов, на которых гидрологические условия не соответствуют судоводным требованиям или прекращается необходимость в их содержании из-за отсутствия потребности в перевозке грузов и пассажиров. Такие данные следуют из доклада начальника отдела внутренних водных путей и гидротехнических сооружений Росморречфлота Андрея Лукина, с которым он выступил на научно-практической конференции «Обеспечение безопасности судоходства и современные методы эксплуатации внутренних водных путей Российской Федерации» в Ханты-Мансийске.

«Начиная с 2023 года, будут исключаться участки внутренних водных путей, которые не востребованы в целях судоходства. Это та категория, по которой не поступает информация от правительства субъектов о том, что они будут их развивать, поэтому нет смысла их содержать», — заявил он.

Из доклада также следует, что протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами к 2025 году возрастет до 51 тыс. 907,8 км против 50 тыс. 682,8 км в 2022 году, то есть на 2,4%. Самый большой прирост в этот период ожидается в категории ВВП с гарантированными габаритами и светоотражающей обстановкой — почти на 28%, до 11,3 тыс. км. Протяженность ВВП без гарантированных габаритов с освещаемой обстановкой с 2022 года к 2025 году возрастет в 1,9 раза — до 898 км.

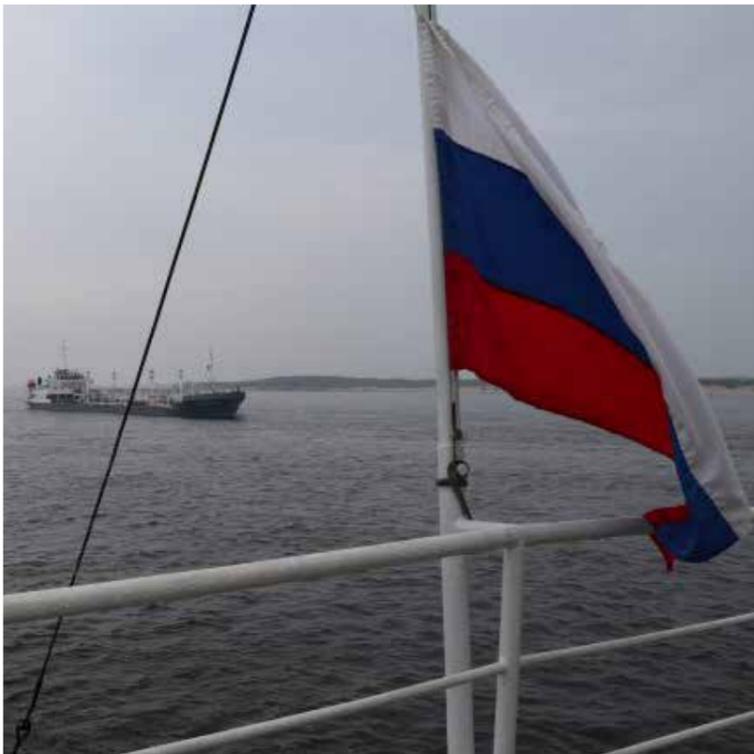


Фото с сайта Администрации «Обь-Иртышводпуть»

## ПО НАРАСТАЮЩЕЙ

Пропускная способность внутренних водных путей РФ увеличится к 2030 году на 69,5 млн тонн.

Увеличение пропускной способности внутренних водных путей нарастающим итогом к 2025 году составит 47,8 млн тонн, а в период 2025–2030 годов — 69,5 млн тонн, сообщил начальник отдела Росморречфлота Андрей Лукин.

«Доля протяженности опорной сети внутренних водных путей, удовлетворяющих работе транспортного флота, сейчас составляет 66,9%. В 2025 году должна быть 84,1% и к 2030 году — 100%», — отметил Андрей Лукин во время презентации показателей Транспортной стратегии РФ в части развития морского и внутреннего водного транспорта.

В рамках программы финансирования расходов по содержанию судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей на 2022 год Росморречфлот пла-

нирует заключить 11 соглашений с субъектами РФ. Из них соглашение о софинансировании заключено с Алтайским краем в размере 36,7 млн рублей, Ямало-Ненецким АО — 62,8 млн рублей, Ханты-Мансийский АО — 88,2 млн рублей.

«Особое внимание заслуживают Ямало-Ненецкий и Ханты-Мансийский округа, а также Алтайский край — с администрациями плотно работаем», — сказал Андрей Лукин.

Согласно презентации Росморречфлота, в 2021 году объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте составил 110,5 млн тонн, что на 1,3% больше, чем в 2020 году. Динамика перевозки грузов на ВВП в 2022 году может составить более 2%, сообщил ранее заместитель руководителя агентства Захарий Джиоев.

## СКОЛЬКО СТРОИТЬ?

Потребности в судах для работы на СМП до 2035 года должны быть сформированы до 15 декабря 2022 года.

Материалы о подтвержденной инвесторами потребности до 2035 года в грузовых судах ледового класса, в том числе судах снабжения, включая количество и проекты судов, должны быть подготовлены до 15 декабря 2022 года. Такой срок обозначен в плане развития Северного морского пути до 2035 года, опубликованном на сайте Правительства РФ. Ответственными за исполнение этого пункта назначены Минвостокразвития, госкорпорация «Росатом», «НОВАТЭК», НК «Роснефть», «Газпром нефть», ГК «Норильский никель», ООО «Северная звезда» и ГК «Баимская».

К 1 марта 2023 года Минпромторг России, Минвостокразвития и Росатом должны доложить

правительству о подготовке программы строительства грузовых судов ледового класса, в том числе предназначенных для завоза грузов снабжения. Из документа следует, что речь идет, в частности, о строительстве флота для проектов производства сжиженного природного газа, флота для проекта по освоению нефтяных месторождений «Восток Ойл», угольного проекта «Северная звезда» и горнорудного проекта ГК «Баимская».

В программе также должны быть отражены предложения с определением источников финансирования для проектирования и строительства полупогружного тяжелого транспортного судна ледового класса в целях перевозки сверхтяжелых и нега-

баритных грузов, отечественного крупнотоннажного танкера-газовоза СПГ с применением грузосодержащей системы СПГ с вкладными танками, а также предложения по развитию грузового арктического флота с ядерной энергетической установкой.

В плане намечено строительство 9 контейнеровозов для пилотного этапа работы оператора транзитных контейнерных перевозок по СМП, строительство второго-шестого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220, головного ледокола проекта 10510 «Лидер» и следующих после него двух серийных, а также строительство дополнительных четырех ледоколов. Объем финансирования этого подраздела плана развития СМП на 2022–2030 годы составит 539,06 млрд рублей.

## ПЕРЕВОЗКИ ВЫРОСЛИ ВТРОЕ

Грузопоток по СМП в первом полугодии 2022 года превысил план на 5%.

Грузопоток по Северному морскому пути в первом полугодии 2022 года превысил план на 5%. Об этом сообщил вице-премьер РФ Александр Новак, передает пресс-служба Правительства РФ. В 2021 году грузопоток составил 35 млн тонн, что выше плана на 2 млн тонн (6%).

По данным Новака, за два года перевозка транзитных грузов по СМП возросла в 3 раза, количество рейсов удвоилось — до 1627. К 2024 году планируется достигнуть объема грузопотока в 80 млн тонн, к 2030 году — около 200 млн

тонн. Общий прирост ВВП от реализации проекта до 2030 года составит около 30 трлн рублей. Прежде всего, это связано с реализацией проектов по строительству заводов СПГ компании «НОВАТЭК», нефтедобычных проектов компаний «Роснефть» и «Газпром нефть», реализацией проекта Баимского горнообогатительного комбината на Чукотке.

Флот пополнился двумя атомными ледоколами — «Арктика» и «Сибирь». Сейчас строятся еще 4 судна: три на Балтийском заво-

де в Санкт-Петербурге, один на «Звезде» в Приморском крае. Планируемые сроки ввода их в эксплуатацию и сдачи: первый — конец 2022 года, остальные — в этом году, 2024, 2026 и 2027 годах.

«С учетом выбытия трех ледоколов в ближайшей перспективе из-за выработки ресурса планируется до 2030 года строительство еще шести ледоколов. Из них четыре — за счет внебюджетных средств, и два атомных ледокола и судно перезарядки — за счет финансирования из бюджета», — сообщил Александр Новак.

## ИССЛЕДОВАТЬ ДЕФОРМАЦИИ ЛЬДА

ЛСП «Северный полюс» отправится в первый рейс из Петербурга в Мурманск 1 сентября.

Новая ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс» отправится в первый рейс из Санкт-Петербурга в Мурманск 1 сентября 2022 года, сообщили «Водному транспорту» в Арктическом и Антарктическом научно-исследовательском институте.

Специалисты ААНИИ в июне этого года сформировали научную программу экспедиции «Северный полюс-41» в Арктику. Основной целью работ станут комплексные исследования в системе «атмосфера — ледяной покров — океан» в высоких широтах Северного Ледовитого океана в годовом цикле. Эта работа имеет принципиально важное научное и практическое значение и полностью отвечает национальным интересам Российской Федерации.

Исследования проведут в ходе свободного дрейфа в замороженной в лед ЛСП «Северный полюс» в области трансарктического дрейфа от района его зарождения в северных частях Чукотского и Восточно-Сибирского морей до выхода в Северо-Европейский бассейн Атлантического океана через пролив Фрама.

Важной частью исследований в области судостроения и материаловедения станет изучение деформаций морского льда с использованием системы мониторинга ледовых нагрузок ЛСП. Корпус платформы, оснащенный специальными датчиками, позволит измерить параметры его состояния во время ледовых сжатий. Изучение этих процессов поможет исследовать механику деформации и разрушения морских льдов при взаимодействии с инженерными сооружениями и природными объектами.

## ПО ЛЬГОТНЫМ ТАРИФАМ

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» завершил свой первый субсидируемый рейс.

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» ФГУП «Атомфлот» завершил переход из Петропавловска-Камчатского и встал на рейд порта Мурманск. Экипаж в полном объеме выполнил рейсовое задание первого в 2022 году субсидируемого каботажного рейса, проходившего по маршруту Санкт-Петербург — Мурманск — Петропавловск-Камчатский — Мурманск. «Несмотря на то, что сейчас 70% площади Восточно-Сибирского моря покрыто однолетним льдом, атомный контейнеровоз «Севморпуть» без ледокольной проводки прошел через всю акваторию Северного морского пути. Первый субсидируемый рейс завершен в установленные сроки», — цитирует пресс-служба слова исполняющего обязанности генерального директора «Атомфлота» Леонида Ирлицы.

В ближайшее время «Севморпуть» встанет под выгрузку. В порт Мурманск лихтеровоз доставил 21 сорокафутовый контейнер с замороженной рыбой, 8 единиц генеральных грузов (техника), один сорокафутовый контейнер с оборудованием для буровой установки.

Планируется, что в сентябре состоится вторая в этом году субсидируемая каботажная перевозка грузов на «Севморпути» по льготным тарифам на Дальний Восток и в обратном направлении в европейскую часть России.

## ОБЬ-ИРТЫШ: В БАССЕЙНЕ УБЫВАЕТ

Низкие уровни воды на реках Обь-Иртышского бассейна прогнозируют омские метеорологи в августе.

Уровни воды на реках Обь-Иртышского бассейна ниже нормы на 0,3–1,8 метра прогнозируются в августе. Об этом на заседании Общественного совета рассказали представители ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС». Вместе с тем на некоторых участках уровни воды будут близки к норме, а на реках Тара, Конда, Таз — выше среднеголетних значений на 0,3–1,2 метра.

Снижение уровней связано в том числе и с уменьшением ппуска воды с Верхне-Иртышского каскада водохранилищ Республики Казахстан. Резкий спад, который начался сразу после весеннего половодья, привел к раннему наступлению меженного периода на Иртыше. Путьцы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» оказались готовы к такому развитию событий.

«Для обеспечения безопасных условий судоходства в меженный период навигации устанавливаются дополнительные плавучие знаки. Сроки начала их действия зависят от уровней воды, которые характеризуют наступление меженных периодов на реках и отдельных участках рек», — уточнил первый заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Константин Жулин. Он подчеркнул, что в настоящее время превышение фактических уровней воды над проектными значениями на опорных водомерных постах Черлак и Омск составляет менее 20 сантиметров.

На заседании Общественного совета Обь-Иртышского бассейна стало известно, что мониторинг состояния внутренних водных путей, обслуживаемых средствами навигационного оборудования, осуществляют 60 обстановочных бригад. Сейчас средства навигационного ограждения действуют на 8600 километрах водных путей бассейна, включая 6264 километра — с га-

рантированными габаритами судовых ходов. Оставшиеся водные пути обслуживаются на основании соглашений по софинансированию и контрактам.

«С 1 августа началась работа по установке и контролю освещения судоходных знаков. В навигацию 2022 года запланировано освещение береговых знаков на участке реки Обь от устья реки Иртыш до поселка Соснино сверх установленного государственного задания», — отметил Константин Жулин. Он также рассказал, что с начала навигации текущего года в целях поддержания гарантированных габаритов пути транзитные дноуглубительные работы уже проведены на 27 перекатах, общее количество разработанного грунта приближается к 600 тысячам кубометров.

Проведенные инспекторские осмотры не выявили серьезных замечаний к содержанию навигационных знаков и обслуживанию водных путей. Фактическая расстановка средств навигационного оборудования соответствовала схеме навигационного ограждения, утвержденной на навигацию 2022 года, а габариты судового хода идентичны объявленным в циркулярных извещениях для судоводителей.

«Срывов гарантированных габаритов судовых ходов, а также транспортных происшествий по причине некачественного содержания водных путей не зафиксировано. В условиях малой водности на реках Обь-Иртышского бассейна серьезных нарушений в содержании судовых ходов не зафиксировано», — заключил Константин Жулин.

Снижение уровней воды в реках Обь-Иртышского бассейна вызывает опасения у специалистов, но предпринимаемые в этом направлении превентивные меры позволяют не допустить серьезных транспортных происшествий, отметили по итогам заседания.

## РЕЙН ИССУШИЛ ПОЛ-ЕВРОПЫ

Падение уровня воды в Рейне привело к пятикратному росту стоимости транспортировки водным транспортом.

Уровень воды в Рейне стал настолько низким, что река может стать несудоходной. Об этом сообщает сайт 360tv.ru со ссылкой на The Daily Mail. По Рейну транспортируют до 80% перевозимых по воде грузов в Германии. Из-за его пересыхания более половины Европы находится под угрозой засухи, которая станет самой катастрофичной за последние 500 лет, заявил автор материала.

Расходы на перевозку грузов по реке уже увеличились в пять раз. По мнению аналитиков, перебои могут снизить общий экономический рост Германии на полпроцента по итогам года. Издание напомнило, что в 2018 году во время крупной засухи Рейн «закрыли» для грузовых судов на 132 дня — тогда это чуть не спровоцировало рецессию в Германии.

Уровень воды на реке Рейн в Германии продолжает падать из-за высоких температур. Это приводит к повышению стоимости транспортировки водным транспортом, поскольку суда не могут идти по реке с полной загрузкой, сообщает Reuters со ссылкой на судовых брокеров.

Особенно низко опустился уровень воды в узком месте Кауб близ Кобленца, сообщает Reuters со ссылкой на судовых брокеров. По данным судовых брокеров на 3 августа, спотовые цены на баржу для наливных грузов из Роттердама в Карлсруэ, к югу от Кауба, выросли примерно до 94 евро (\$96,15) за тонну. В июне цена составляла около 20 евро за тонну.

Администрация безопасности судоходства не перекрывает реку во время отлива, предоставляя операторам судов решать, когда остановиться.



Химический концерн BASF заявил, что это не повлияло на его производство, но не исключает сокращения производства на отдельных заводах в ближайшие недели. BASF переориентировалась на фрахтование судов, пригодных для мелководья, и занималась поиском других вариантов транспортировки грузов, например по железной дороге.

Мощности судов и так ограничены из-за возросшего спроса после перехода Германии на увеличение выработки электроэнергии на угле, поскольку страна готовится к сокращению импорта российского газа.

Немало судов переориентировалось на реку Дунай для транспортировки украинского зерна, которое невозможно перевезти морем.

Река Рейн является важным маршрутом доставки различных грузов, включая зерно, химикаты, сырье, уголь и нефтепродукты, в т.ч. мазут.

Рейн — одна из самых длинных и важных рек в Европе — проходит от Швейцарских Альп через Лихтенштейн, Германию, Австрию, Францию и Нидерланды.

## ВБРОД ПО ЕНИСЕЮ

Низкая водность, близкая к экстремальным значениям, может сохраниться в бассейне весь август.

Енисей преподносит сюрприз за сюрпризом. Если в прошлом году река разлилась, затопив набережные, в этом году у красноярцев стали популярны прогулки по руслу реки. Высокие паводки и мелководье — явления регулярные, происходят они примерно раз в десять лет. Поскольку в Ангаро-Енисейском бассейне есть крупные водохранилища, периоды «малой воды» обычно замечают только специалисты. Однако нынешняя ситуация — первая за десятки лет измерений (с 1936 года).

По данным Енисейского бассейнового водного управления, Саяно-Шушенское водохранилище заполнено на 49%, Красноярское — на 40%. Словом, воды нет ни там ни там. И похоже, скоро не ожидается.

«Наполнение водохранилищ во многом зависит от снеготаяния, а нынешней зимой снега было мало. Мы прогнозируем, что режим маловодья продлится на Енисее до мая следующего года, пока не начнется таяние снегов», — комментирует Сергей Капустин, руководитель Енисейского бассейнового водного управления. Гидрометеорологи проверяют уровни воды дважды в день, по их данным, в августе он держится на одном уровне и остается рекордно низким.

«Прогнозы в целом сохраняются на низкую водность, т.е. она также сохранится на уровне 50% — это значение близко к экстремально низким значениям», — подтверждает Лев Путинцев, и.о. начальника Гидрометцентра ФГБУ «Среднесибирское УГМС».

Сложные метеорологические условия и рекордно низкий уровень воды не могут сказываться на работе речников. В связи с обмелением Енисея уже в июле в Енисейском речном пароходстве пришлось корректировать перевозки, пустив на участке от Красноярска до Лесосибирска мелкосидящие буксировщики и лишь частично загружать баржи, сухогрузные теплоходы и танкеры.

«На участке от Красноярска до Лесосибирска работают мелкосидящие буксировщики, а баржи, сухогрузные теплоходы и танкеры загружаются примерно на две трети. В Лесосибирском порту суда догружаются либо грузы перегружаются в крупнотоннажный флот, который временно выведен из Красноярска», — говорит Ольга Ксанф, генеральный директор «Норникель-ЕРП».

Помимо этого часть грузов, которые планировалось получить и отгрузить на воду в Красноярском речном порту, была переадресована в Лесосибирский порт, который является дочерним обществом Енисейского речного пароходства.



Фото с сайта sibgenco.online

АО «Проектно-изыскательский институт «Ленгипроречтранс»  
Основан 5 августа 1931 года



Институт в течение многих лет выполняет проектные и изыскательские работы для строительства различных объектов водного транспорта для широкого спектра ведомств и коммерческих организаций на всей территории России и во всех водных бассейнах.

## ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- комплексное проектирование водных путей, мероприятий по регулированию русловых процессов, портов, яхт-клубов и гидротехнических сооружений, подводных переходов, карьеров по добыче песков и гравия;
- комплексные инженерные изыскания инженерно-геодезические, инженерно-геологические, инженерно-гидрометеорологические, инженерно-экологические, грунтовых строительных материалов;
- разработка технико-экономических обоснований инвестиционных проектов;
- проведение аналитических исследований, динамики и прогноза состояния грузовых и пассажирских перевозок;
- разработка оптимальных транспортных схем и экономические исследования;
- геологоразведочные работы;
- научно-исследовательские работы;
- комплексный инжиниринг проектов, от стадии ТЭО до ввода объекта в эксплуатацию.



АО «Проектно-изыскательский институт  
«Ленгипроречтранс»

Санкт-Петербург, ул. Ивана Черных, д. 29, литер А  
Тел. (812) 400-07-04  
E-mail: lgiprt@lengipprochtrans.ru  
www.lengipprochtrans.ru

## ФИНАНСИРОВАНИЕ

МИНИМАЛЬНЫЕ  
СТАВКИ  
И ГОСГАРАНТИИ

Минпромторг и Минфин прорабатывают механизм долгосрочного заемного финансирования крупных значимых проектов под госгарантии.

Более 300 судов может быть законтрактовано до 2030 года при условии поддержки через льготный лизинг. Такое заявление сделал заместитель председателя Правительства РФ — министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, выступая на пленарном заседании Госдумы, сообщает Telegram-канал Минпромторга.

«Что касается судостроения, то сейчас российская промышленность строит 274 судна и еще 318 могут быть законтрактованы до 2030 года при условии поддержки через льготный лизинг», — приводят слова Мантурова.

Он напомнил, что сейчас в промышленности выделено 5 стратегических направлений, где задействованы обрабатывающие отрасли для решения ключевых социально-экономических задач: это национальная и продовольственная безопасность, энергообеспечение, транспортная и экономическая связность, а также базовые отрасли промышленности.

«Чтобы избежать инвестиционной паузы, промышленность нуждается в длинных деньгах по минимальной ставке. Для этого с Минфином прорабатываем унифицированный для всех отраслей механизм долгосрочного заемного финансирования крупных значимых проектов под госгарантии», — сказал вице-премьер.

По его словам, более 700 системообразующих предприятий получили более 900 млрд руб. льготных кредитов на пополнение оборотного капитала.

## «АКАДЕМИКАМ» НОВУЮ ЖИЗНЬ!

На обновление пяти НИС — «Академик Николай Страхов», «Академик Сергей Вавилов», «Академик М. А. Лаврентьев», «Академик Мстислав Келдыш», «Академик Иоффе» — направят почти 8 млрд руб.

Один из основных принципов новой Морской доктрины связан с повышением интенсивности освоения Мирового океана, в том числе путем расширения научной и экономической деятельности, направленной на изучение и использование его ресурсов. Среди стратегических целей национальной морской политики — повышение конкурентоспособности российской науки в части, касающейся фундаментальных и научных исследований Мирового океана.

«Понимая значимость морских исследований для современной науки, Минобрнауки России ежегодно увеличивает финансирование экспедиций научно-исследовательских судов. Только за последние четыре года оно выросло более чем на 60% — с 1,3 млрд в 2018 году до 2,1 млрд рублей в 2022-м. Особое внимание уделяется обновлению научно-исследовательских судов. До конца 2024 года на модернизацию (оснащение) судового научного оборудования и ремонт пяти судов будет направлено 7,8 млрд рублей», — сообщил министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков.

Финансирование на ремонт и обновление оборудования научно-исследовательских судов (НИС) выделяется в рамках национального проекта «Наука и университеты» в соответствии с программой модернизации, представленной Институтом океанологии им.

П. П. Ширшова РАН и Национальным оператором научно-исследовательского флота.

Конструкторская документация модернизации научно-исследовательского флота по заказу Института океанологии им. П. П. Ширшова Российской академии наук выполнена российскими инженерами АО «Нордик Инжиниринг».

До конца 2024 года в рамках нацпроекта будут отремонтированы научно-исследовательские суда «Академик Николай Страхов», «Академик Сергей Вавилов», «Академик М. А. Лаврентьев», «Академик Мстислав Келдыш», «Академик Иоффе». Отметим, что модернизация судна «Академик Николай Страхов» должна быть завершена Институтом океанологии им. П. П. Ширшова уже в этом году.

В настоящее время идет строительство двух новых научно-исследовательских судов, способных осуществлять комплексные экспедиции в различных районах Мирового океана. Новые суда создаются при тесном сотрудничестве Минобрнауки России, Российской академии наук, Национального оператора научно-исследовательского флота, проектной организации, группы наблюдения, исполнителя (ССК «Звезда»).

Сложная работа над техническим заданием и проектом судов, техническими требованиями к судовому и научному оборудованию, лабораториям, инфраструктурным и IT-вопросам была



Фото с сайта Минобрнауки России

проведена совместно с учеными Тихоокеанского океанологического института им. В. И. Ильичева Дальневосточного отделения (ДВО) РАН, Института океанологии РАН, Геологического института РАН, Института прикладной физики РАН, Института биологии южных морей им. А. О. Ковалевского РАН, Морского гидрофизического института РАН, Национального научного центра морской биологии им. А. В. Жирмунского ДВО РАН и другими заинтересованными учеными.

В настоящее время в ведении Минобрнауки России 13 научно-исследовательских судов неограниченного района плавания. Они базируются в Калининграде, Мурманске, Севастополе и Владивостоке. С начала 2022 года выполнено девять экспедиций на судах неограниченного района плавания.

РЕКЛАМА

КОНФЕРЕНЦИЯ

20 сентября 2022

# «СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург  
отель «Эмеральд»

ФОРМА ПРОВЕДЕНИЯ:  
ОЧНАЯ

ОРГАНИЗАТОР: ПАРТНЕР: ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: ОТРАСЛЕВЫЕ ПАРТНЕРЫ: В НУЛЕВОЙ ДЕНЬ:

ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68  
+7 (812) 570-78-03  
+7 (812) 712-45-16

E-mail:  
snitko@portnews.ru  
mn@portnews.ru



21-23  
СЕНТЯБРЯ '22  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



GLOBAL and SEAFOOD  
FISHERY FORUM EXPO RUSSIA  
FISHERY • AQUACULTURE • PROCESSING

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:  
ЕЖЕГОДНО  
ПЛОЩАДЬ:  
26 000+ м²

ПОСЕТИТЕЛИ:  
7120 СПЕЦИАЛИСТОВ  
ИЗ 78 РЕГИОНОВ РОССИИ  
И 55 СТРАН МИРА

УЧАСТНИКИ:  
400+ КОМПАНИЙ  
ИЗ 40 РЕГИОНОВ РОССИИ  
И 25 СТРАН МИРА



ОТРАСЛЕВОЙ  
ВЫСТАВОЧНЫЙ  
ОПЕРАТОР

+7 (495) 215-06-75  
INFO@RUSFISHEXPO.COM  
T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA  
WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM



## АТОМОХОДЫ

## «УРАЛ»: КАМБУЗ ГОТОВ

На атомном ледоколе проекта 22220 «Урал», строящемся на Балтзаводе, проверили работу пищеблока.

На ледоколе «Урал» проекта 22220, согласно методике испытаний технических характеристик, провели проверку работы пищеблока в действии. Один из ключевых моментов испытаний — проверка штатной работы оборудования камбуза и судовой пекарни.

На сегодняшний день в помещениях пищеблока смонтированы и испытаны все общесудовые системы, выполнен монтаж системы противопожарной безопасности.

В настоящий момент атомный ледокол «Урал» готов к продолжению швартовных испытаний и последующих заводских ходовых испытаний.



## «ЯКУТИЯ»: ДВИГАТЕЛИ — ПО БОРТАМ

На третий серийный атомный ледокол проекта 22220 «Якутия» установлены гребные электродвигатели.

На строящемся на Балтийском заводе третий серийный атомный ледокол проекта 22220 «Якутия» погружены два гребных электродвигателя правого и левого борта. Монтаж оборудования проводился вместе со специалистами ОКБ «Спецтяжпроект».

Вес одного электродвигателя составляет 310 тонн, мощность — 20 МВт.

Подъем и монтаж гребных электродвигателей выполнялся с помощью российской технологии — такелажного портала модульного типа, позволяющего с ювелирной точностью установить на ледокол тяжеловесное негабаритное оборудование. Подъем каждого ГЭД занял около 10 часов.

Сложная технологическая процедура стала одним из ключевых



Фото из Telegram-канала Балтийского завода

этапов постройки судна перед спуском на воду.

Балтийский завод по заказу ФГУП «Атомфлот» строит три атомохода проекта 22220 —

«Урал», «Якутия» и «Чукотка». Введены в эксплуатацию головной ледокол проекта «Арктика» и первый ледокол серии — «Сибирь».

## КАТАМАРАН

## ОСТРОСКУЛЫЙ HYSUCAT

ССЗ «Вымпел» заложил скоростной пассажирский катамаран проекта HSC150B KB «СиТех».

На судостроительном заводе «Вымпел» в Рыбинске состоялась церемония закладки второго скоростного пассажирского катамарана проекта HSC150B KB «СиТех», предназначенного для Восточно-Сибирского речного пароходства. Технология пассажирских судов проекта HSC150B (Hydrofoils Supported Catamaran — HYSUCAT) является инновационным для России типом скоростных пассажирских судов. По сравнению с глиссером, развивающим такую же скорость, HYSUCAT расходует до 40% меньше топлива, несет до 8–10% больше полезной нагрузки.

ССЗ «Вымпел», Восточно-Сибирское речное пароходство и «Машпромлизинг» 13 декабря 2021 года подписали трехсторонний договор о строительстве двух судов катамаранного типа. Строительство планируется в кооперации с судостроительными предприятиями Иркутска. Эксплуатация катамаранов должна



Иллюстрация из Telegram-канала ОСК

начаться в навигацию 2023 года на озере Байкал.

Закладка первого катамарана состоялась 13 мая 2022 года. На данный момент завершается изготовление блоков корпуса первого судна. В сентябре они будут отправлены заказчику для выполнения дальнейших работ по окончательной сборке и достройке.

Назначение судов проекта HSC150B — скоростные пассажирские перевозки на маги-

стральных речных линиях, озерах и водохранилищах разряда «М» Российского Речного Регистра. Тип корпуса — остроскулое судно с обводами катамаранного типа, с крыльевым устройством в носовой и кормовой частях корпуса. Преимущества проекта: мягкий ход и пониженное волнообразование, экономичность и экологичность, возможность посадки и высадки пассажиров на необорудованный берег.

Тактико-технические характеристики катамарана проекта HSC150B: габаритная длина — 38 м; габаритная ширина — 10 м; высота борта — 3,5 м; осадка по КВЛ — 1,25 м; мощность ГД — 2х1400 кВт; скорость эксплуатационная — около 64 км/ч; экипаж — 4 человека; дальность — 700 км; пассажироместность — 148 человек.

## ТЕХФЛОТ

## ДЕСЯТКАМИ ЕЖЕГОДНО

Речводпуть планирует построить 48 судов технического флота до 2024 года.

ФКУ «Речводпуть» рассчитывает построить 115 судов технического флота для внутренних водных путей в 2025–2030 годах. Об этом в ходе научно-практической конференции «Обеспечение безопасности судоходства и современные методы эксплуатации внутренних водных путей Российской Федерации» в Ханты-Мансийске сообщил руководитель учреждения Михаил Дробин. В частности, планируется построить шаланды, земснаряды, баржи-буевницы, моторизованные завозни, танкеры-бункеровщики и экологические суда, промерные и обстановочные суда.

В настоящее время, пояснил докладчик, уже реализуется пять

государственных контрактов на строительство в общей сложности 48 единиц технического флота в период 2022–2024 годов. Это 6 несамоходных земснарядов проекта № 4395, 10 обстановочных теплоходов проекта № 3052, 13 обстановочных теплоходов проекта № 3050.1А, 11 промерных судов проекта № 3330, 8 промерных судов проекта № RDB 66.62.

При реализации программы строительства имеются некоторые сложности, связанные с необходимостью замещения судового комплектующего оборудования от западных производителей, добавил глава ФКУ «Речводпуть».

## СРАЗУ ДВА ПРОМЕРНЫХ

В Самаре спустили на воду два промерных судна класса PPP «О».

На Самарском судостроительном и судоремонтном заводе состоялась церемония спуска на воду двух промерных судов класса PPP «О» проекта RDB 66.62. Суда строятся по заказу ФКУ «Речводпуть». Данные суда являются первыми в серии из 8 единиц, строящихся по государственному контракту.

Промерные суда предназначены для проведения гидрографических изысканий, выполнения промерных, полевых и изыскательских работ с размещением на борту русловой изыскательской

партии и контроля состояния судового хода на внутренних водных путях и акваториях портов.

Суда этого проекта также способны выполнять съемочные и промерные работы на мелководных участках с использованием автоматизированного промерно-изыскательского комплекса на базе многолучевого эхолота и мелкосидящего промерного катера, входящего в комплектацию судна.

В соответствии с госконтрактом срок окончания строительства серии — IV квартал 2023 года.

Основные характеристики судна: длина — 24,31 м, ширина — 5,76 м, высота — 13,40 м, высота борта — 2,20 м, осадка — 0,93 м. Класс Российского Речного Регистра — «О2,0(лед20) А». Экипаж и изыскательский персонал — 7 человек.

## ПОДПИСКА

на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2022 г.



## Журнал «Гидротехника»

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

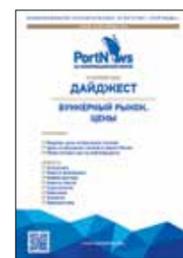
- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6000
- Годовая подписка на печатную и электронную версию журнала (4 номера) — 8000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4000



## 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»



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](http://www.portnews.ru)



## МАРШРУТЫ



Фото с сайта АНО «Остров фортов»

## К ФОРТАМ КРОНШТАДТА

Водными маршрутами в Кронштадт за два месяца навигации воспользовались более 35 тыс. пассажиров.

Водный маршрут из центра Санкт-Петербурга в Кронштадт и морские экскурсии вокруг шести кронштадтских фортов пользуются большой популярностью среди пассажиров. По информации АНО «Остров фортов», только за два месяца навигации скоростными «Метеорами» от причала «Сенатская пристань» к причалу у форта «Петр Первый» на территории кластера «Остров фортов» было доставлено более 21 тыс. человек. Кроме того, почти 15 тыс. гостей музейно-исторического парка «Остров фортов» посетили экскурсионный маршрут «Форты Кронштадта».

Отмечается, что только с воды можно осмотреть закрытые на реставрацию легендарные оборонительные сооружения — объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО «Кроншлот», «Петр Первый» и «Император Александр Первый», а также форты «Милютин», «Константин» и руинированный «Павел Первый».

Для сравнения: за весь навигационный сезон в 2021 году линия Санкт-Петербург — Кронштадт приняла 23 тыс. человек, на экскурсиях вокруг фортов побывало 16 тыс. человек.

«Увеличение объемов перевозок прежде всего связано со значительным повышением интереса к проекту «Остров фортов» как среди жителей Санкт-Петербурга, так и гостей города. Новый современный парк уже стал не только достопримечательностью, но и понятным комфортным местом для посещения всей семьей. А добравшись до него по воде и при этом наблюдать за динамично реставрирующимися фортами — яркая эмоция для пассажиров любых возрастов. Мы искренне верим в перспективность данных маршрутов и готовы обеспечивать его необходимым количеством современного флота», — говорит генеральный директор ООО «Нева Тревел» Юрий Набатов.

Регулярное пассажирское водное сообщение с Кронштадтом, которого не было почти десятилетие, возобновлено совместными усилиями проекта «Остров фортов» и ООО «Нева Тревел» в 2021 году. В сезон навигации от центральных причалов «Сенатская пристань» и «Зимняя канавка» ежедневно отправляются не менее четырех рейсов в обе стороны, которые выполняют модернизированные «Метеоры» и «Восходы».

В рамках реализации государственной программы по обновлению пассажирского флота при поддержке Минпромторга России до 2025 года будут построены

шесть пассажирских катамаранов типа «Котлин». Первые два судна будут введены в эксплуатацию в 2023 году, с дальнейшим поэтапным вводом по два катамарана в 2024 и 2025 годах соответственно. Новые катамараны совместят в себе качества речного судна с низким волнообразованием и прибрежного судна с повышенными мореходными качествами и откроют широкие возможности для комфортного и интересного путешествия по воде, в том числе — для маломобильных пассажиров.

На прошедшем ПМЭФ-2022 министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров, руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу и генеральный директор ООО «Нева Тревел» подписали соглашение о сотрудничестве, в рамках которого будут построены еще четыре новых экскурсионно-прогулочных катамарана проекта «Соммерс». Суда, которые планируется ввести в эксплуатацию попарно — в 2024 и 2025 годах соответственно, — не только обеспечат перевозки в акватории фортов Кронштадта. Они будут доставлять пассажиров к полностью изолированным от берега фортам «Кроншлот» и «Император Александр Первый», которые в рамках проекта «Остров фортов» к 2026 году будут отреставрированы и открыты для посещения.

«Кронштадт расположен на острове, и более двух с половиной столетий — вплоть до 1980-х гг. — сообщение с ним осуществлялось по воде. Сегодня возобновленный водный маршрут между Центральным и Кронштадтским районами Санкт-Петербурга также востребован. В этом году ожидается увеличение пассажиропотока на маршруте до 40 000 человек, и достигнутые за два месяца результаты только подтверждают этот прогноз. А уже в ближайшие годы, когда в кластере «Остров фортов» откроются Музей военно-морской славы и отреставрированные форты, эта цифра, по прогнозам экспертов, увеличится до 200 000. Будет расти и востребованность водных экскурсий, а также перевозок в акватории «Острова фортов». Я рада, что при поддержке Минпромторга России пассажирский флот, работающий в Кронштадте, получит развитие в соответствии с растущим спросом и в ближайшие годы пополнится комфортными судами новых проектов», — говорит руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу.

## ИНФРАСТРУКТУРА

## И МОСТ ПОВОРОТНЫЙ...

Волховский шлюз в Ленобласти модернизируют в рамках проекта реконструкции Волго-Балта.

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проектно-сметной документации на проведение работ по реконструкции Волховского шлюза в рамках комплексного проекта обновления Волго-Балтийского водного пути. В июле внутренние водные пути реки Волхов впервые с 1997 года перевели из третьей в первую категорию — для развития круизно-туристических маршрутов. Чтобы улучшить судоходные условия на реке, на участке от Волховского шлюза до Великого Новгорода установили единую гарантированную глубину 2,4 м.

Волго-Балтийский водный путь — это звено единой глубоководной системы сообщения всей европейской части России, который соединяет бассейны Каспийского и Балтийского морей. В 2020 году эксперты Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на модернизацию участка пути между Онежским озером и шлюзом № 6 в Волгоградской области — четвертый пусковой комплекс работ. Настоящим проектом запланирован второй пусковой комплекс — реконструкция шлюза Волховской

ГЭС на территории Ленинградской области.

По данным Главгосэкспертизы, проектная документация по реконструкции Волховского шлюза предусматривает работы по наиболее ответственной судоходной части с реконструкцией единственного в своем роде поворотного моста. В итоге будут реконструированы верхний и нижние подходные каналы, поворотный мост, реализованы мероприятия по береговым сооружениям (береговая лестница, дренажные сооружения, вертикальная стенка скального массива). Кроме того, запланированы работы по элементам благоустройства, устройство открытой сети дождевой канализации, бетонной водосточной канавы вдоль автомобильной дороги, вынос кабельной линии из зоны строительства.

«При прохождении экспертизы проектной документации и инженерных изысканий в совместном взаимодействии с заказчиком проектной организацией были устранены замечания, была подтверждена безопасность и надежность предлагаемых к реализации решений, что в конечном итоге положительным образом повлияло на

стоимость устройства объекта», — приводятся слова главного специалиста отдела комплексной экспертизы Уральского филиала Главгосэкспертизы России Даниила Андреева.

Также запланированы мероприятия по обеспечению безопасной эксплуатации зданий, строений, сооружений в части строительных конструкций, в том числе приведены сведения о комплексе мероприятий по поддержанию необходимой степени надежности конструкций в течение расчетного срока службы объекта в соответствии с требованиями нормативных и проектных документов. Кроме того, на объекте предусмотрено обязательное ведение контроля безопасности сооружений и мониторинга их состояния.

Проект реализуется в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы России Федерального проекта «Внутренние водные пути», входящего в нацпроект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры».

Застройщиком выступает ФБУ «Администрация «Волго-Балт», генпроектировщиком — АО «Большая строительная компания».



Фото ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

## НА «ВОСХОДЕ» ДО ОРЕШКА

На линии Санкт-Петербург — крепость Орешек вместо «Метеора» будет работать модернизированное скоростное судно «Восход».

Группа компаний «Астра Марин» в два раза увеличила число отправок теплоходов из Санкт-Петербурга в крепость Орешек с остановкой у музея-диорамы «Прорыв блокады Ленинграда». На линии вместо «Метеора» теперь будет работать модернизированное скоростное судно «Восход».

Помимо отправок в выходные дни, добраться из Петербурга к диораме и в крепость Орешек теперь можно по четвергам и пятницам.

Скоростной теплоход «Восход» прошел модернизацию на производственных мощностях «Астра Марин» в Ленинградской области. На борту судна может разместиться 71 пассажир. В ходе модернизации в двух салонах теплохода установлены эргономичные кресла, кондиционеры, размещена новая акустическая система для прослушивания экскурсий во время поездки. «Восход» оборудован туалетной комнатой, а также кафе с закусками и напитками.

«С самых первых рейсов экскурсионный продукт с посещением музея-диорамы и крепости Орешек стал популярен у жителей и гостей Петербурга, а от туроператоров поступало все больше заявок на организацию рейсов в будние дни, — рассказывает генеральный директор ГК «Астра Марин»

Андрей Кузнецов. — В результате на этом маршруте мы уже перевезли более 2000 человек и рассчитываем увеличить этот показатель до завершения навигации как минимум в два раза».

В «Астра Марин» планируют работать на линии как минимум до конца сентября.



Фото пресс-службы «Астра Марин»

ЮБИЛЕЙ

# ОТКУДА ПОШЛА «ВОДЯНАЯ КОММУНИКАЦИЯ»

Канал имени Москвы отметил свое 85-летие.

На сегодняшний день ФГБУ «Канал имени Москвы» является крупнейшим воднотранспортным и водохозяйственным комплексом, выполняющим функции органа государственного управления на внутренних водных путях 12 субъектов РФ. Это город Москва, Московская, Тульская, Тверская, Вологодская, Ярославская, Новгородская, Рязанская, Владимирская, Калужская, часть Нижегородской, а также Ивановская области.

Объекты учреждения включают 233 гидротехнических сооружения: 20 судоходных шлюзов, 5 насосных станций (перекачивают около 1,5 млрд куб. м воды в год), 7 гидроэлектростанций суммарной мощностью 66 мегаватт, 29 плотин, 12 земляных дамб, а также каналы, причалы и другие.

Учреждение эксплуатирует 3840 км водных путей, образующих Московский бассейн внутренних водных путей, из них с гарантированными габаритами — 2114 км, с освещаемой обстановкой — 1123,3 км, с отражательной обстановкой — 677,7 км, с неосвещаемой обстановкой — 313 км, без средств навигационного оборудования — 1726 км.

За 85 лет по Каналу имени Москвы прошло 8 450 000 судов, из них 6 100 900 грузовых, 1 504 100 пассажирских и 845 000 технического, вспомогательного флота и маломерных судов. Также за все это время было перевезено 1266,5 миллионов тонн грузов и 152 миллиона 500 тысяч пассажиров.

Технический флот учреждения насчитывает 200 единиц судов различного назначения.

## «СИЯ РАБОТА БУДЕТ ЗЕЛО ВЕЛИКА»

Еще триста лет назад Петр I, в канун Персидского похода в апреле 1722 года, повелел изучить возможность «водяной коммуникации» между Москвой-рекой и Рогачевской пристанью на реке Сестре. Сестра впадает в Дубну, а Дубна — в Волгу: готовая водная магистраль от Москвы до Каспия.

Голландский инженер Виллим Геннин представил царю в Персию подробнейшие планы с описанием аж трех вариантов потенциальной «водяной коммуникации», но чест-

но предупредил государя, что «сия работа будет зело велика... лутче первая острада без убытка, нежели последняя с великим убытком». Петр все взвесил и решил обойтись без канала.

Через 100 лет была предпринята вторая попытка, канал пытались копать в 30-е годы XIX века. Копали четверть века, потратили почти 3 млн рублей, возвели 36 шлюзов, но появившаяся в 1851 году железная дорога между Москвой и Петербургом увела на себя ресурсы казны, а намечившаяся была трасса канала оказалась заброшена.

## ВЛАСТЬЮ СОВЕТОВ

Еще век спустя план голландского инженера на повестку дня поставили уже не транспортные задачи, а жажда — острейшая нехватка питьевой воды в крупнейшем мегаполисе и главном промышленном центре стремительно развивавшегося СССР, оказавшемся на голодном пайке водных ресурсов обмелевшей донельзы Москвы-реки.

В конце 1920-х годов в кремлевской излучине Москвы-реки ее пересекали вброд даже мальчишки, а сама вода состояла, в основном, из бытовых и промышленных стоков и для питьевых целей не годилась.

Принявший решение о строительстве канала Пленум ЦК ВКП (б) 15 июня 1931 года стал историческим событием, положив начало двум крупнейшим инфраструктурным проектам — строительству московского метрополитена и созданию канала Москва — Волга.

Масштабы и сроки реализации этого проекта поражают до сих пор. Главной грандиозной и чрезвычайно сложной целью, поставленной руководством страны перед строителями канала, было, пронизав толщу Клинско-Дмитровской гряды и пройдя почти 130 км, удалить более 150 млн кубометров породы с тем, чтобы соединить обмелевшую Москву-реку с Волгой. Столицу страны создание канала обеспечило неисчерпаемыми водными ресурсами великой русской реки и надежным воднотранспортным соединением с основными промышленными, ресурсными и продовольственными агломерациями — Северо-Западом и Поволжьем.

Фронт работ, первоначально осуществлявшихся преимущественно вручную, постепенно все больше механизировался. Так, именно в Дмитлаге был создан уникальный по тем временам, не имевший аналогов в мире экскаваторный парк, насчитывавший более 170 мощных землеройных машин, введены в строй системы ленточных транспортеров, подающих бетон. Извлеченный грунт вывозили в низменную пойму Клязьмы десятки поездов, шедших по специально проложенным железным дорогам общей протяженностью более 700 км. Строительство канала обеспечивали крупнейшие заводы и промышленные комбинаты СССР.

Строительство длилось 4 года 8 месяцев, за которые было построено более 200 гидротехнических сооружений, в том числе — 109 км судоходных каналов, 11 судоходных шлюзов, пять насосных станций и восемь гидроэлектростанций.

Появление грандиозной магистрали для транспортировки пресной воды, обеспечения судостроения и промышленного развития столицы позволило решить главную задачу — снять «водяную удавку» с пути развития Москвы.

Постановлением Народного комиссариата внутренних дел СССР от 9 апреля 1937 года создано Управление эксплуатации канала, а в постоянную эксплуатацию канал Москва — Волга был принят 15 июля 1937 года.

Со строительством Угличского и Рыбинского гидроузлов в 1941 году был обеспечен выход из портов столицы в сформированную позднее Единую глубоководную систему европейской части России.

## ОБОРОНИТЕЛЬНЫЙ РУБЕЖ

А в первый год Великой Отечественной войны канал внес не только транспортный, энергетический, питьевой вклад в защиту столицы, но и сыграл роль средства ее активной инфраструктурной обороны.

Летом 1941 года начались налеты фашистской авиации на Москву, а осенью на подступах к столице появились сухопутные войска вермахта. Специалисты канала Москва — Волга внесли предложение о создании дополнительной водной преграды врагу. В конце ноября 1941 года немецкие части, продвигаясь от города Калинина в направлении Большой Волги, переправлялись через замерзшее Иваньковское водохранилище по достаточно прочному льду. Работники Иваньковской ГЭС начали интенсивный сброс воды через плотину. Когда уровень воды в водохранилище упал на 2 метра, лед стал оседать и ломаться. Войска и техника противника были вынуждены повернуть назад.

В этот же период немецкие войска начали наступление на участке Клин — Рогачево — Дмитров. Командующий Западным фронтом Георгий Константинович Жуков



Фото с сайта Канала имени Москвы

отдал распоряжение о затоплении поймы рек Сестры и Яхромы. Инженеры канала и военные инженеры разработали схему работы гидротехнических сооружений, при которой за счет воды канала был начат подъем воды в реке Сестре. Тем самым был отсечен северо-западный подход к каналу от Дубны до Дмитрова.

Для продления замыкания контура водной обороны от Дмитрова до Икши был предпринят второй этап: затопление поймы реки Яхромы. В результате на пути гитлеровской армии был поставлен мощный водный заслон. Наступающим немцам пришлось искать обходные, гораздо более сложные и медленные по срокам маршруты продвижения на восток.

Канал выполнил роль мощного оборонительного рубежа и тем самым вписал яркую страницу в историю победы советского народа в битве под Москвой. В память об этом на Перемиловских высотах под Дмитровом в 1966 году сооружен монумент воинской славы. Отсюда началось наступление наших войск в начале декабря 1941 года. Саперные специалисты инженерных войск при участии работников канала Москва — Волга превратили его в прочный оборонительный рубеж. Вдоль всего канала были вырыты траншейные ходы и гнезда для установки пулеметов и малых орудий.

Канал тогда ни на один день не прекращал своей деятельности. Москва бесперебойно получала военные грузы, воду и электроэнергию.

Ремонт механизмов поврежденных шлюзов начался сразу после отступления немцев. Сквозное движение по каналу открылось

вовремя — 19 мая 1942 года.

В память о славной истории канала 5 июля 2007 года в административном здании Яхромского РГС, расположенном в поселке Деденево Дмитровского района Московской области, открыт Музей истории и современности Канала имени Москвы.

## ВОДНАЯ АРХИТЕКТУРА

Уникальность и величие канала органично подчеркивает и архитектура его сооружений, которая задумана в виде цепи сменяющихся ансамблей, разнообразных, но связанных единым характером. Большое внимание уделялось не только функциональности, но и эстетике. Канал органично вписался в подмосковную природу и стал достойной «визитной карточкой» столицы и крупнейшего мегаполиса нашей страны.

Шлюзы с башнями, расположенные на трассе канала от Волги до Москвы, имеют различное оформление и вместе с прилегающими к ним зданиями являются главными объектами в архитектуре канала. Главным символом Канала имени Москвы стали декоративные корабли-каравеллы, расположенные на башнях нижней головы шлюза № 3, спроектированные архитектором В. Я. Мовчаном. Среди выдающихся архитекторов канала также были: А. М. Рухлядев, Б. Д. Савицкий, Ю. А. Кун, В. Ф. Кринский, В. М. Лисицин, И. К. Белдовский. И крупнейшее архитектурное сооружение канала — Северный речной вокзал, выполненный в виде прекрасного речного лайнера, ныне переданный в ведение города, и сегодня — одно из главных архитектурных украшений Москвы.



## ИНФРАСТРУКТУРА



Рис. с портала Стройкомплекса Москвы

## ПО НАБЕРЕЖНЫМ К ПРИЧАЛАМ

Три новых причала в этом году появятся на набережной Марка Шагала в Москве.

Набережная Марка Шагала от проспекта Лихачева до Московского центрального кольца будет готова в IV квартале 2022 года. Как сообщила информационная служба Стройкомплекса Москвы, на участке длиной 890 метров откроют три причала со спусками к воде, выставочный зал, амфитеатр с кафе и шесть велопарковок.

Как сообщил руководитель Департамента строительства Москвы Рафик Загрутдинов, реконструкцию 11 новых участков столичных набережных длиной 25 км планируют завершить в 2022–2026 годах.

«Реконструкция Крутицкой набережной от Новоспасского моста в сторону Симоновской выполнена на четверть, в 2023 году работы на ней будут завершены», — сказал Рафик Загрутдинов.

В 2024 году при строительстве транспортной развязки на пере-

сечении Северного дублера Кутузовского проспекта благоустроят Шелепихинскую набережную.

На 2025 год намечен запуск большей части проектов по реконструкции столичных набережных: Карамышевской, продление благоустройства набережной Марка Шагала и затона Новинки на участке от МЦК до Проектируемого проезда № 4062, участок Москвы-реки в Нагатинской пойме, территория набережной Москвы-реки от железнодорожного моста Курского направления Московской железной дороги до Братеевского каскадного парка и набережная на Дорогомиловском полуострове.

Две протяженные набережные реконструируют в 2026 году: от Филевского парка до территории театра «Мастерская П. Н. Фоменко» и Симоновскую от ЖК «РиверСкай» до ТТК.

## МАРШРУТЫ

## С ПОТЕНЦИАЛОМ БЕСПИЛОТНИКОВ

Электросуда по первому в Москве маршруту Киевский вокзал — Фили запустят уже в этом году.

Первый маршрут электрических речных судов запустят в 2022 году, а в следующем году, где-то к середине речной навигации, появится второй маршрут, рассказал заммэра столицы по вопросам транспорта Максим Ликсутов в интервью ТК «Москва 24».

По его словам, в самом начале планирования речных перевозок была поставлена высокая планка. Ликсутов пояснил, что раньше в столице было большое количество прогулочных судов, однако не были организованы регулярные речные перевозки.

«Первое, мы сказали, суда должны быть полностью электрическими. Второе — суда должны быть с потенциалом стать беспилотными, то есть там должны быть заложены элементы беспилотного управления. Конечно, не сразу, но на протяжении нескольких лет это возможно. И третье — суда должны быть максимально российского производства», — отметил Максим Ликсутов.

Заммэра Москвы отметил, что основные проблемы, с которыми столкнулся поставщик, связаны с логистикой ряда закупаемых за границей элементов. Когда против России начали вводить санкции, поставщикам поручили локализовать максимальное количество элементов в стране.

Максим Ликсутов добавил, что судно будет полностью российским, включая электрический двигатель. Он предположил, что другие регионы смогут взять его за

основу для планирования речных перевозок.

Как сообщалось ранее, график сдачи судов, заказанных мэрией Москвы, сдвигается на один-два месяца, рассказал генеральный директор ООО «ВодоходЪ» Ришат Багаутдинов. По его словам, почти все комплектующие для судов производятся в России, за исключением батарей и процессоров.

Ранее столичный Дептранс в Telegram-канале сообщил, что технологичные причалы в Москву для электрических речных трамваев уже завезены. Причалы имеют форму круглых шайб площадью 10 и 16 кв. м. Они смогут принимать несколько судов сразу, а сами трамваи будут заряжаться во время остановок.

Производитель причалов — АО «ВодоходЪ. Пассажирский порт». На заводе причалы собирают и первично тестируют, финальная сборка производится в Москве.

«Каждый причал станет настоящим мини-вокзалом, здесь будет все необходимое, чтобы с удобством ожидать речной трамвайчик», — приводит в сообщении слова руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максима Ликсутова.

На начальном этапе речные трамваи будут курсировать по двум маршрутам: Киевский вокзал — Фили протяженностью 10,9 км и Автозаводский мост — Печатники протяженностью 9,2 км.

## НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

## В ФОРМАТЕ HOP ON — HOP OFF

В Новгородской области достигнуто соглашение о развитии в регионе мультимодальных пассажироперевозок.

Правительство Новгородской области, АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» и группа компаний «Астра Марин» заключили соглашение о сотрудничестве. Подписи под документом поставили губернатор Новгородской области Андрей Никитин, генеральный директор АО «СЗППК» Артем Мирон и генеральный директор «Астра Марин» Андрей Кузнецов.

Соглашение позволит расширить перспективы развития в сфере организации мультимодальных пассажирских перевозок с использованием железнодорожного и водного транспорта, а также реализовать новые туристические проекты.

Заместитель председателя областного правительства Станислав Шульцев сообщил, что, по поручению губернатора, уже проработан вопрос возобновления водного сообщения в Великом Новгороде.

«Совместно с коллегами к реализации подготовлено две концепции. Речные прогулочные маршруты в формате Hop On — Hop Off — возможность безлимитного проезда по единому билету на различных транспортных средствах по одному маршруту Великий Новгород — Рюриково Городище — Юрьевский монастырь. Кроме того, отработан вариант регулярного транспортного сообщения по маршруту Великий Новгород — Взвзд — Великий Новгород на скоростных судах «Восход», — рассказал Станислав Шульцев.

По его словам, группа компаний «Астра Марин» выступит как ин-



Фото с сайта правительства Новгородской области

вестор по организации причальной инфраструктуры и как организатор перевозок. АО «СЗППК» обеспечит мультимодальную перевозку, а также примет участие в разработке туристического пакетного продукта, который в последующем будет интегрирован в систему продаж компании. Это позволит повысить туристическую привлекательность Новгородской области.

«Решаем две задачи — стремление к регулярному сообщению. Предварительно это будет в пятницу, субботу и воскресенье, на период навигации, с учетом уровня воды до Взвада. Второе — мы готовы оказать мультимодальность. У нас такие примеры есть на Валаам и Кижи. Здесь возможно использовать несколько видов транспорта: «Ласточка» — Санкт-Петербург — Великий Новгород», далее водным транспортом до Взвада, дальше можно добраться до Старой Руссы и вернуться в Санкт-Петербург или на поезде Псков — Москва уехать в Москву. Мы дадим нашему туристу одно

окно для приобретения единого билета. Также проработаем пакетное решение с экскурсией, которое можно будет покупать в приложении и кассах РЖД», — добавил генеральный директор АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» Артем Мирон.

Генеральный директор ООО «Астра Марин» Андрей Кузнецов поблагодарил губернатора Новгородской области за предоставленную возможность реализовать проект. «У нас — огромный опыт. Мы 28 лет на рынке и имеем свою судоремонтную базу. В Великом Новгороде есть серьезный потенциал для развития. Спасибо, что предоставили нам возможность реализовать такие продукты. Готовы в следующем году до начала навигации построить несколько судов и готовим скоростное судно, которое на регулярной основе будет ходить до Взвада», — сказал Андрей Кузнецов.

Добраться до Старой Руссы речным транспортом можно будет уже в следующем году.

## ТУРКЛАСТЕР

## ЗАВИДОВО ПОЗАВИДУЮТ!

Пассажиропоток на речном вокзале «Волжского моря» ожидается около 1000 человек в сутки.

Госэкспертиза Тверской области выдала положительное заключение по итогам рассмотрения документации на этапы 1–3 устройства инфраструктуры речпорта на территории туристско-рекреационного кластера в Конаковском районе.

«Волжское море» строится в особой экономической зоне «Завидово», позиционируемой как единственная в Центральном федеральном округе особая экономическая зона рекреационного типа. В составе туркластера предусмотрены сразу несколько территорий, таких как «Завидово Парк», «Кимры», «Калязин» и другие. Одним из наиболее знаковых объектов комплекса должен стать речной порт, сравниваемый с Северным речным вокзалом Москвы. Тем более что по примеру столичного аналога здание вокзала завидовского порта хотят оформить в стиле сталинского ампира. Планируется, что именно отсюда будет начинаться вся



Рис. с сайта Министерства туризма Тверской области

речная навигация Центральной России, Поволжья до Астрахани и в Санкт-Петербург.

В рамках проекта, по которому выдано очередное положительное заключение государственной экспертизы, предусмотрена реализация этапов 1–3 строительства комплекса обеспечивающей инфраструктуры речного порта, который будет обслуживать туристические суда в устьевом участке реки Шоши. В рамках проекта, кроме прочего, будет обустроена

набережная и построена подъездная дорога.

Планируемый пассажиропоток на речном вокзале «Волжского моря» составит порядка 1000 человек в сутки. Туристические суда в порту будут принимать пять причальных мест у трех причальных фронтов.

Застройщик объекта — дирекция территориального Дорожного фонда Тверской области. Генпроектировщик — ООО «Дорожная строительная компания».



## ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ВОЛГО-ДОНУ — 70!

Семь объектов планируется реконструировать в 2023–2027 годах на Волго-Доне.

ФБУ «Администрация «Волго-Дон» в рамках комплексного проекта модернизации объектов Волго-Донского судоходного канала в период 2023–2027 годов планирует реконструировать 7 объектов. В настоящее время в рамках подпрограммы «Морской и речной транспорт» госпрограммы «Развитие транспортной системы» после завершения реконструкции в эксплуатацию введены 12 объектов, в стадии реализации находятся 3 объекта.

Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина в конце июля отметил 70-летие. На ввод его в эксплуатацию с начала строительства потребовалось три с половиной года. За время строительства было перемещено 174 млн куб. м земли, уложено 3 млн куб. м бетона и железобетона, закреплено откосов сооружений на площади 2,9 млн кв. м. Смонтировано около 60 тыс. тонн металлоконструкций и оборудования. Для выполнения такого объема работ было использовано 8 тыс. ма-

шин и механизмов. Заказы для строительства Волго-Донского судоходного канала выполняли 2 тыс. предприятий, в строительстве канала участвовало более 1 млн человек. Создание канала позволило замкнуть единую глубоководную систему европейской части России, соединившую Балтийский и Беломорский с Азово-Черноморским и Каспийским морскими бассейнами, а также связать недорогим и экологичным водным транспортом крупнейшие промышленные и сельскохозяйственные агломерации нашей страны.

На канале протяженностью 101 км возведено 96 гидротехнических сооружений: 13 судоходных шлюзов, 22 судоходных канала, 3 насосные станции, 3 плотины, 17 дамб, 2 аварийно-ремонтных заграждения, 2 паромные переправы, 6 остановочных пунктов и другие объекты.

Сегодня под управлением администрации находятся 130 гидротехнических сооружений, более ста единиц технического флота, а также свыше 80



Фото с сайта ФБУ «Администрация «Волго-Дон»

объектов энергетики и связи. Ежегодно по Волго-Донскому судоходному каналу проходит до 6 тыс. единиц флота, выполняется более 70 тыс. шлюзований, перевозится около 8 млн тонн грузов, в том числе нефтепродукты, сера, зерновые, минеральные удобрения, минерально-строительные материалы. Средняя продолжительность навигации составляет 250 суток. Насосными станциями перекачивается до 1 млрд куб. м воды для нужд судоходства и орошения.

## САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

## НАЧНУТ С ЗОЛОТОГО

В Саратовской области планируют создать на Волге сеть зерновых приемо-погрузочных комплексов.

Врио губернатора Саратовской области Роман Бусаргин провел встречу с исполнительным директором ООО «Череповецкий судостроительный завод» Иваном Шмойловым. Обсуждался инвестиционный проект, связанный с речными перевозками грузов. Речь шла об организации в Саратовской области мобильного приемо-погрузочного комплекса

на прибрежной территории реки Волги, в частности, в Красноармейском районе. Комплекс будет обеспечивать прием, сушку, хранение и погрузку зерновых для дальнейшей транспортировки.

На первом этапе проекта — создание пункта в селе Золотое, затем еще несколько пунктов на территории области.

«Для нашего региона, расположенного на Волге, тема речных

перевозок актуальная. Сегодня она требует большого внимания, речной транспорт будет все больше востребован, речные перевозки грузов, пассажиров будут со временем развиваться», — подчеркнул Роман Бусаргин.

Проектом рассчитывается направить 50 млн руб. инвестиций на одну площадку, создать до 15 рабочих мест. Мощность комплекса составит около 11 тыс. тонн зерна. Проект по созданию сети мобильных погрузо-разгрузочных комплексов на территории региона планируется реализовать в период 2022–2023 годов.

## БАШКИРИЯ

## АГИДЕЛЬ И ДО ИРАНА ДОВЕДЕТ

В Башкирии работают над восстановлением грузового речного порта Агидель.

Минтранс Башкирии провел работу с АО «Гипроречтранс» по разработке технико-экономического обоснования проекта строительства и восстановления грузового речного порта Агидель. Об этом на выездном заседании правительства Башкирии сообщил и.о. министра транспорта и дорожного хозяйства республики Виктор Жульков. По результатам разработки технико-экономического обоснования будет определена стоимость строительства.

Как напомнил премьер-министр Башкирии Андрей Назаров, в свое время для обеспечения потребностей строящейся Башкирской АЭС в строительных материалах и оборудовании, особенно крупногабаритном, было решено создать в Агиделе уникальную транспортную инфра-

структуру. «Речной портовый комплекс Агидель имеет возможность принимать суда «река-море» с водоизмещением до 10 тыс. тонн. Сегодня он, к сожалению, находится в ветхом состоянии. Между тем это важный стратегический объект, по сути, ворота республики, открывающие выход к пяти морям — Каспийскому, Черному, Белому, Балтийскому и Азовскому. В современных геополитических условиях, характеризующихся поворотом России на Восток, реализация такого логистического проекта формирует весомые конкурентные экспортно-импортные преимущества республики», — сказал он.

По его словам, создание современного речного портового комплекса придаст импульс развитию международных контактов, в том числе с Ираном. В частности,

иранские партнеры выражают заинтересованность в организации экспорта из республики пшеницы, ячменя, растительного масла и мясной продукции.

Министр внешнеэкономических связей республики Маргарита Бولычева сообщила, что в настоящее время Иран и Россия прорабатывают вопрос расширения сотрудничества с использованием возможности Каспийского моря. «Иранской стороне были представлены возможности рек Башкортостана по выходу в Каспийское море: примерное расстояние от Уфы до Тегерана по воде составляет 2,8 тыс. км. Глубина — около 400 см, что позволяет обеспечить судоходство грузовых судов класса «река-море» средней грузоподъемностью 10 тыс. тонн. Порт города Агидель имеет возможность принимать такие суда», — пояснила она.

## САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта ООО «СК «ВОЛГА-Трэвэл»

## С «ВОЛГА-ТРЕВЭЛ» ДО ШИРЯЕВО

СК «ВОЛГА-Трэвэл» начала регулярные пассажирские перевозки на скоростных судах из Самары. ООО «СК «ВОЛГА-Трэвэл» открыло регулярный пассажирский маршрут из г. Самара в небольшое волжское село Ширяево, расположенное на территории Жигулевского государственного заповедника. Как сообщили «Водному транспорту» в компании, ежедневно предусмотрено по четыре рейса судна на подводных крыльях «Валдай 45Р» на данном маршруте в оба направления. Судно отправляется с причалов № 1, 2, 3 Речного вокзала Самары. На начало августа перевезено более 1110 пассажиров.

Основной сферой деятельности компании ООО «СК «ВОЛГА-Трэвэл» являются речные пассажирские перевозки по внутренним водным путям на скоростных пассажирских судах «Валдай 45Р». На сегодняшний день компания располагает двумя судами на подводных крыльях «Валдай 45Р».

Ширяево — село на Волге, самое живописное место национального парка «Самарская Лука». Несмотря на скромные размеры, село имеет богатую историю, первые упоминания о нем датируются 1629 годом.

## ЧУВАШИЯ

## ЗДЕСЬ «ВАЛДАИ» ХОДЯТ ПАРОЙ

На маршруте Чебоксары — Казань — Чебоксары в рейс отправляют сразу по два СПК «Валдай-45Р».

В связи с ажиотажным спросом у жителей Чувашской Республики на перевозки внутренним водным транспортом по маршруту Чебоксары — Казань — Чебоксары принято решение об отправлении спаренных рейсов по маршруту, сообщается

на официальном портале органов власти Чувашской Республики. Из Чебоксар на маршрут будут отправляться одновременно два судна «Валдай-45Р».

Кроме того, сохраняются рейсы по маршруту Чебоксары — Свияжск — Чебоксары.

## ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ИЗ ТОЛБИЦЫ НА ОСТРОВА

Два новых катера серии КС 32 вышли в первый рейс к Талабским островам в Псковской области.

Губернатор Псковской области Михаил Ведерников принял участие в торжественной церемонии запуска первого рейса для двух новых катеров, которые будут перевозить пассажиров на Талабские острова на Псковском озере.

В деревню Толбица в этот день также прибыли председатель областного Собрания депутатов Александр Котов, глава Псковского района Наталья Федорова и другие официальные лица.

Глава района рассказала, что направление на Талабские остро-

ва очень востребовано. Только за прошлые выходные их посетило более 1,5 тыс. гостей. «Катера готовы, прошли необходимую техническую приемку и тестовые рейсы. С судостроительной компанией взаимодействие есть», — отметила Наталья Федорова.

Катера серии КС 32 сделаны на Костромском судомеханическом заводе. Вместимость с экипажем 32 человека. Двигатель — одна водометная установка, работающая от дизельного двигателя. Осадка катера — 40 см.



Фото с сайта правительства Псковской области

## ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

## БАЙКАЛУ ПРЕДСТОИТ ГЕНУБОРКА

Для подъема затонувших судов на Байкале создается отдельное направление федерального проекта «Генеральная уборка».

Отдельное направление «Генеральная уборка на Байкале» по подъему затонувших судов и ликвидации свалок будет сформировано в рамках федерального проекта, сообщила вице-премьер РФ Виктория Абрамченко в своем Telegram-канале.

«Включим Иркутскую область в проект «Генеральная уборка», в рамках которого по всей стране проводятся ликвидационные мероприятия объектов накопленного вреда и несанкционированных свалок, опасных заброшенных скважин, а также поднимаются и утилизируются корабли в водных объектах. В рамках этого

федерального проекта будет сформировано отдельное направление «Генеральная уборка на Байкале», — написала она.

Весной 2022 года в России стартовал проект по подъему и утилизации судов в Хабаровском, Камчатском и Приморском краях. Всего в этом году планируется поднять 62 судна в акватории Дальневосточного федерального округа, на сегодня поднято и утилизировано 21. По данным регионов, на территории страны выявлено более 250 затонувших судов, доступных для подъема с береговой линии. До 2024 года на утилизацию затонувших судов будет направлен 1 млрд рублей.

## АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

## СПАСТИ, А НЕ УТИЛИЗИРОВАТЬ

На базе Барнаульского РВПиС стали самостоятельно ремонтировать до 20 судов.

Барнаульский район внутренних путей и судоходства создал собственную судоремонтную базу. Об этом на научно-практической конференции «Обеспечение безопасности судоходства и современные методы эксплуатации внутренних водных путей Российской Федерации» в Ханты-Мансийске сообщил начальник Барнаульского РВПиС Александр Чуприн. По его словам, имеется возможность поднимать на береговую базу до 20 единиц различного флота, проводить на нем сварочные, отделочные и другие работы.

«В Барнаульском РВПиС улучшилось состояние технического флота, спасен от утилизации грузовой флот — 4 буксировщи-

ка и пять барж. Решена проблема сезонности, плавсостав имеет возможность работать в межнавигационный период без потери доходов», — рассказал Александр Чуприн.

По его мнению, для администраций бассейнов необходимо предусмотреть субсидию в объеме 15% от общего финансирования на проведение капремонтов судов в ожидании обновления флота.

Исторически флот в Алтайском крае ремонтировался на Барнаульском судостроительно-судоремонтном заводе, однако в 1993 году предприятие было остановлено. К 2008–2012 годам осталось порядка 30% от изначального состава флота.

## КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

## СУБСИДИРУЮТ ПРОЕКТЫ

Красноярский край предоставит районам субсидии на разработку проектной документации на ремонт ГТС.

Министерство экологии и рационального природопользования Красноярского края предоставит субсидию муниципальным образованиям региона на разработку проектно-сметной документации на капитальный ремонт, реконструкцию и строительство гидротехнических сооружений, а также на мероприятия по капитальному

ремонту ГТС в 2023 году. Ведомство уже объявило о начале приема заявок, который продлится до 31 августа. К заявке необходимо приложить комплект документов, обосновывающих необходимость предоставления субсидии. В этом году будет выделено 6 млн рублей из краевого бюджета. Субсидии будут распределены по результатам конкурсного отбора.

## КАМЧАТКА

## ВЗАМЕН УСТАРЕВШИХ

Баржи «Таежная» и «Атласово» совершили первые рейсы на переправах на реке Камчатке.

Грузопассажирские баржи «Таежная» и «Атласово» приступили к работе на переправах в Мильковском районе Камчатки и уже совершают первые рейсы.

По информации регионального Министерства транспорта и дорожного строительства, баржи «Таежная» и «Атласово» обеспечивают паромные переправы на

реке Камчатке взамен устаревших судов 1968 года постройки, которые полностью выработали свой ресурс.

Основные технические характеристики судов: длина — 21,7 м; ширина — 6 м; скорость — 9 узлов; осадка — 0,9 м; экипаж — 2 человека; пассажиропместимость — 12 человек; грузоподъемность — 20 тонн.

## ЯКУТИЯ



Фото пресс-службы ПАО «ЛОРП»

## УСПЕТЬ ЗА ЛЕТО!

В ЛОРП планируют отправить в августе 360 тысяч тонн грузов.

Поводным мартериям Якутии в полную силу идет навигация. В короткий и сложный период летней навигации главной задачей является доставка грузов в северные районы, всего планируется перевезти 460 тысяч тонн грузов.

В начале августа в ПАО «ЛОРП» состоялось ежемесячное совещание по итогам работы за июль дирекции пароходства с экипажами судов и руководителями структур-

ных подразделений: Осетровского филиала, Киренского судоходного участка, Пеледуйской базы технической эксплуатации флота, Олекминского судоходного участка, Жатайского судоремонтного завода, Янского и Белогорского судоходных участков.

Согласно оперативным данным, в целом по пароходству за 7 месяцев текущего года отправлено 744 тысячи тонн грузов, в том числе 186 тысяч тонн нефтепро-

дуктов наливом и 558 тысяч тонн сухогрузов.

Благодаря слаженной работе сотрудников план за июль выполнен. Генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов поблагодарил коллектив за выполнение плана и пожелал безаварийной работы. По его словам, в эксплуатации в пароходстве находится 181 единица транспортного флота общей грузоподъемностью 252 тысячи тонн.

## ЖАТАЙ ОТСТРАИВАЕТСЯ

На Жатайской судовой верфи идет строительство блока корпусных производств.

Общая строительная готовность Жатайской судовой верфи (Якутия) составляет 46%. В настоящее время ведется строительство блока корпусных производств, подведена внутренняя инфраструктура. Рабочие завершают монтаж металлоконструкций, работу по кладке стен. На объекте задействовано 197 человек, общее количество техники составляет 29 единиц.

Как сообщил председатель правительства Якутии Андрей Тарасенко по итогам выездного совещания с подрядчиками,

регион ведет совместную работу с Росимуществом по передаче федерального пакета акций АО «Жатайская судовой верфь» в собственность республики. Это позволит региону управлять всеми процессами в части контрактов и соблюдения сроков.

Параллельно в поселке Жатай начато строительство общежития для работников будущей верфи, объект уже получил положительное заключение госэкспертизы. По словам главы Якутии Айсена Николаева, предприятие даст новую жизнь по-

селку, позволит обновить флот и обеспечить бесперебойные грузоперевозки по Ленскому бассейну и Арктической зоне республики.

Судовой верфь создается в рамках комплексного инвестиционного проекта по модернизации и развитию мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей. Объект строится на территории опережающего развития «Якутия» при поддержке Минпромторга России и Минвостокразвития России.

## НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

## БОЛЬШЕ НА МИЛЛИОН КУБОМЕТРОВ

Дноуглубительные работы в Обском бассейне выполнены в объеме 3,45 млн куб. м из запланированных 4,85 млн куб. м.

Дноуглубительные работы, предусмотренные программой обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2022 года в Обском бассейне, выполнены на 71%, или 3,45 млн куб. м (данные на начало августа). Запланированный объем на текущий год составляет 4,85 млн куб. м. Это на 1 млн куб. м больше в сравнении с 2021 годом. Всего на начало августа речники ФБУ «Администрация Обского БВП» разработали 64 землечерпательные прорези.

Запланированный объем землечерпательных работ, исходя из выделенной субсидии на выполнение государственного задания, является необходимым минимумом для поддержания гарантированных габаритов. Специфика рек Обского бассейна такова, что

русла сложены преимущественно легкоразмываемыми грунтами, которые под действием мощного речного потока оказывают негативное влияние на поддержание гарантированных габаритов.

За последние 10 лет среднегодовой объем дноуглубления установился в пределах 3,5–4,0 млн куб. м грунта. При этом, согласно совместному исследованию Сибирского госуниверситета водного транспорта и МГУ им. Ломоносова, ежегодный объем транзитного дноуглубления для обеспечения гарантированных глубин должен составлять не менее 7,8 млн куб. м.

Дноуглубительные работы проводятся также в рамках соглашения о сотрудничестве в сфере реализации проекта развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах Алтайского

края. На начало августа работы по соглашению выполнены на 62%, извлечено 870 тыс. куб. м грунта.

Сейчас для производства дноуглубительных работ в Обском бассейне задействованы 8 земснарядов суммарной технической производительностью 10160 куб. м/час.



Фото с сайта Росморречфлота



«ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

# ЧТОБ ПРОЦВЕТАЛА, А НЕ «ЦВЕЛА»

Завершился первый рейс экспедиции «Плавучий университет Волжского бассейна-2022» на судне «Петр Андрианов».

В этом году ВГУВТ седьмой раз стал обладателем гранта Русского географического общества, и ученые вновь отправились изучать экологическое состояние Волжского бассейна. Рейс продолжительностью девять дней прошел по маршруту Нижний Новгород — Казань. Работы по заборам проб воды выполнялись в Волге, Чебоксарском и Куйбышевском водохранилищах, в притоках Волги: Оке, Ветлуге, Керженце, Свяге, Суре. Вместе с учеными ВГУВТ в исследованиях принимали участие коллеги из МГУ им. М. В. Ломоносова, Казанского федерального университета и ННГУ им. Н. И. Лобачевского.

Протяженность маршрута составила 850 километров на судне «Петр Андрианов» и более 350 километров на маломерных судах, в основном рейс повторил маршрут последних двух лет экспедиции, за исключением Камского устья.

«Целью первого этапа экспедиции был мониторинг изменения гидрохимических и гидробиологических показателей состояния вод Волжского бассейна, — рассказал заместитель научного руководителя экспедиции Егор Чебан (ВГУВТ). — Данные исследования необходимы для описания закономерностей в постоянно меняющейся экосистеме исследуемого участка Волжского бассейна».

В ходе этого рейса было отобрано несколько сотен проб воды, которые будут обрабатываться и анализироваться в осенне-зимний период 2022–2023 годов.

Как добавляют участники экспедиции, проблема влияния «цветения» воды в реках и водохранилищах на экологическое состояние водных объектов не будет решена, пока волжские регионы не начнут



контролировать поступление загрязнений, в том числе мусора, в Волгу.

Напомним, что проект «Плавучий университет Волжского бассейна» учрежден в 2015 году Волжским государственным университетом водного транспорта вместе с рядом других вузов и государственных научных учреждений. Год спустя проект получил грантовую поддержку Русского географического общества, председателем попечительского совета которого является президент РФ Владимир Путин. Поддержка РГО позволила увеличить масштаб экспедиции, и основным направлением проекта стала научно-исследовательская деятельность,

прежде всего экологические, исследования внутренних водных путей огромного Волжского бассейна, испытывающего сильнейшее антропогенное воздействие. С тех пор каждый год Волжский государственный университет водного транспорта получает грант РГО, расширяет географию проекта и количество участников.

В апреле 2021 года Владимир Путин на заседании попечительского совета РГО отметил важность «Плавучего университета Волжского бассейна» и назвал его в числе приоритетных для нашей страны научно-просветительских проектов.

Егор Гладышев



Фото Эллы Авериной

# ИМЯ НА БОРТУ

На заводе «Красное Сормово» состоялась встреча с родственниками Сергея Волкова, именем которого назван новый сухогруз проекта RSD-59

Торжественный митинг в честь Сергея Волкова, именем которого назван сухогруз проекта RSD-59, состоялся на заводе «Красное Сормово». На завод пришли родственники и друзья известного нижегородского судостроителя.



Фото автора

Митинг открыл директор музея завода «Красное Сормово» Сергей Леонов. Он рассказал, что Сергей Волков, окончив с отличием Горьковское речное училище имени Кулибина, с 1954 года работал инженером на заводе «Красное Сормово». В январе 1966 года Сергей Волков назначен директором навашинского судостроительного завода «Ока» (в настоящее время — «Окская судостроительная верфь»), где он проработал 12 лет. Шестидесятые годы на заводе — это время его коренной реконструкции и технического перевооружения, строительство блока судостроительных цехов, создание под одной крышей всей технологической цепочки судостроения. Реконструкция предприятия была закончена

в 1969 году. В этих процессах директор был тем локомотивом, который обеспечил конечный успех.

В середине семидесятых началось создание серии судов типа «Василий Шукшин». За свой доблестный труд на заводе «Ока» Сергей Волков был награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени. В 1978 году завершив свою трудовую вахту, он передал завод «Ока» в надежные руки ветерана войны Николая Терешкина.

На заводе помнят тот вклад, который внес в дело развития отечественного судостроения Сергей Волков. Поэтому было принято решение о присвоении его имени одному из судов проекта RSD-59.

Лев Мохов

ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО

## ИНВЕСТИРУЮТ В СОТРУДНИКОВ

Судоходная компания «Волжское пароходство» за полугодие направила более 36 млн руб. на реализацию соцпрограммы.

Социальное благополучие сотрудников является важным и необходимым условием стабильной работы и устойчивого развития Волжского пароходства. В настоящее время в компании работают 3500 человек. Действующие социальные программы, льготы и компенсации для сотрудников закреплены в коллективном договоре — основном документе, по которому работникам предоставляются дополнительные социальные гарантии.

По итогам шести месяцев на реализацию социальных программ компания направила более 36,2 млн руб. Увеличение расходов по направлению социальной ответственности коснулось всех мер поддержки, при этом вырос объем выплат материальной помощи работникам и ветеранам по коллективному договору (при рождении ребенка, утрата близкого родственника, компенсация за лечение и т.д.). За период с января по июнь текущего года на эти цели было направлено свыше 6,3 млн руб. Также более 100 человек получили премии к юбилейным датам.

Свыше 12 млн руб. было выделено на реализацию программы по дополнительному медицинскому страхованию. С начала этого года в компании действует новая

корпоративная программа ДМС, которая доступна для всех категорий сотрудников береговых подразделений и плавсостава.

В отношении финансирования других направлений социальной политики Волжского пароходства, традиционно, основная часть средств — более 11,4 млн руб. — была направлена на реализацию программы обязательного обучения. Приоритетное направление — финансирование квалификационной подготовки членов экипажей.

В течение шести месяцев с начала года обучение и аттестацию по специальным дисциплинам прошли более 1500 сотрудников плавсостава, в том числе в таких должностях, как моторист-рулевой (303 человека), старший помощник капитана (109 человек), электромеханик (106 человек), капитан (105 человек), второй помощник капитана (86 человек), повар (70 человек) и др.

«Реализация корпоративных социальных программ является неотъемлемой частью развития нашей компании, — говорит Татьяна Ефремова, директор по управлению персоналом Волжского пароходства. — В этом направлении наш подход базируется на принципе ответственного инвестирования в сотрудников».

# АЛЬМА-МАТЕР СУДОВОДИТЕЛЕЙ И КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЕЙ

Более двух тысяч специалистов водного транспорта выпустил ГУМРФ в 2022 году.

Кадровые для флота и береговых служб, управленцы отрасли, кораблестроители, инженеры и юристы — всего 1786 человек получили дипломы о высшем образовании. Еще 592 человека — дипломы о среднем профессиональном образовании. Это выпускники Колледжа, Арктического морского института имени В. И. Воронина, Беломорско-Онежского филиала, Велико-Устюгского, Котласского филиалов и Печорского речного училища.

В их числе — 131 специалист Колледжа ГУМРФ, 25 — в статусе отличника. Звание лучшего выпускника получили Георгий Алавердов, Артем Петров, Егор Андреев, Анастасия Федорова, Арина Кончатная, Алексей Гарюгин и Тимофей Полозняк.

Институт водного транспорта подготовил 505 человек. Четверть из них, 126 ребят, получили дипломы с отличием. Число отличников в ИВТ ежегодно растет: в 2021 году их было в 1,7 раза меньше. Больше всего «краснодипломников» — по направлениям бакалавриата «Информационные системы и тех-

нологии», «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства», «Государственное и муниципальное управление». 100% выпускников-магистров по информационной безопасности и гидротехническому строительству получили дипломы с отличием!

Знаком «За отличие в учебе» Министерства транспорта РФ награжден выпускник направления «Строительство» Михаил Свенторжицкий, участник международных и российских олимпиад по математике, победитель шахматных турниров.

Теперь профессионалов из ИВТ ждут в судоходных, брокерских, экспедиторских компаниях, проектных организациях, портах, а также в госорганах федерального и муниципального уровней.

230 бакалавров и магистров успешно обучил коллектив Института международного транспортного менеджмента. Среди новоиспеченных юристов, логистов, экономистов и менеджеров — 60 отличников.

Знаки Министерства транспорта получили Мария Туинова — за

отличие в учебе, Анна Сысуева и Полина Полубесова — за активную общественную работу.

Работать по специальности выпускники будут в судоходных, логистических, экспедиторских компаниях. Они смогут устроиться не только в сфере транспорта, но и найти применение своим навыкам и знаниям в любой отрасли экономики и бизнеса.

Институт «Морская академия» выпустил более 250 специалистов гражданского флота, в том числе атомного. Судовые механики и электромеханики, судоводители, гидрографы, радиоинженеры подготовлены для работы на морском и речном транспорте по всем уровням должностей. Перед ними открыты двери администраций морских портов, крупнейших отечественных судоходных компаний.

Выпускники факультета навигации и связи Даниил Цой и Михаил Капустин, факультета судовой энергетики Илья Катков награждены ведомственными наградами Минтранса «За активную общественную деятельность» и «За успехи в учебе».

Кроме того, судоводитель Михаил Капустин вошел в число 60 лучших выпускников вузов Санкт-Петербурга. Благодарственное пись-



Фото с сайта ГУМРФ

мо и бронзовую статуэтку сфинкса ему вручал губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

«За прошедший учебный год университет достиг определенных успехов: много сделано для повышения эффективности учебного процесса, привлечения передовых обучающих технологий, сохранения кадрового потенциала, — считает ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников. — Вместе с этим нужно динамично двигаться в сторону дальнейшего развития и стремиться к лидерству».

На смену новоиспеченным специалистам приходят абитуриенты: в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова горячая пора приемной кампании.

В сентябре ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова откроет двери для первокурсников — мотивированных, нацеленных на успешную учебу юношей и девушек со всей России. Через несколько лет они станут специалистами высшего звена для морской и речной отечественной отрасли.

## ПЛАВПРАКТИКА

# МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, или КАК СТАТЬ ЧЕМПИОНОМ «МИРА»

Закончилась первая смена плавательной практики на ПУС «Мир». О том, как прошли эти два месяца на паруснике, рассказывают сами курсанты...

Вот мы и покинули берег. Выходили тихим вечером, солнце медленно садилось в воду, превращая Финский залив в озеро расплавленного золота. Мы ушли, как уходили сотни древних мореплавателей, в надежде, что морская стихия будет к нам благосклонна...

Современные суда оснащены огромным количеством оборудования. Даже у нас, на паруснике «Мир», и на мостике, и в машинном отделении все заполнено сложнейшими приборами. Кажется, ушла во тьму веков морская романтика. Но нет, все еще находятся смельчаки и авантюристы, готовые пуститься в долгое плавание под парусом. И мы одни из них.

Возможно, кто-то не поймет, возможно, посетуют родные, скупающие по сыновьям и дочерям, но не передать словами, как заворающе наблюдать за нашим фрегатом, режущим волны Балтийского залива. Мы ставили все паруса, и они, словно крылья, белели на фоне аквамарино-голубого, алого, золотистого и черного неба. Мы меняли галсы, чтобы огромные полотнища были под ветром и не поникли на мачтах бесполезными кусками парусины...

Это был день парусного аврала... Мы, следуя старым морским традициям, по сигналу тревоги тут же выбежали на палубу под предводительством матросов

и боцманов. Когда все три мачты работают слаженно, все выходит легко и быстро...

Вот и подходит к концу первая смена на паруснике «Мир». Нам осталась всего неделя здесь. Мы узнали много нового, учились, занимались спортом и творчеством. У нас прошел настоящий турнир по шахматам и шашкам. Мы рады поздравить чемпиона «Мира» по шахматам Владимира Либерова и по шашкам — Константина Егорова. Этим ребятам всю смену пришлось думать на несколько шагов вперед.

Три мачты состязались в спартакиаде за первые места в личных и командных зачетах. Были соревнования даже по перетягиванию каната, где девушки выступили не только болельщицами, но и активными участницами, чтобы разде-

лить пьедестал с ребятами. В ходе упорной борьбы Фок-мачта заняла первое место в командном зачете.

Творческий актив, временно переехав из Стрельны в море, даже на палубе судна смог устроить два великолепных концерта. Второй прошел пару дней назад, и мы собрали в нем все радостное, веселое и романтическое. А гвоздем программы стал танец «Яблочко»!

Многие ребята отметили в море свои дни рождения. Такой праздник им будет трудно забыть: с друзьями на паруснике и сладкий пирог от наших коков! И это еще один кусочек пазла, из которого складывается картина под названием «Наша практика на ПУС «Мир».

Конец смены. Почти все мы сплещемся на берег, немногим по-



Фото с сайта ГУМРФ

везло остаться на вторую смену, и девушки не вошли в число этих счастливиц. Но никто не унывает — впереди целое море возможностей!

Курсанты Анна Куприянова,  
Юлия Могирева

