

С Днем работников морского и речного флота!

Транспортный вестник

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»



Уважаемые работники
морского и речного флота!

От всей души поздравляю вас и ветеранов отрасли с профессиональным праздником.

Благодаря вашим знаниям, умениям, опыту и ответственному подходу к своим обязанностям предприятия морского и речного транспорта успешно и эффективно обеспечивают внутренние и международные перевозки, способствуют развитию внешнеторговых связей и укреплению экономического потенциала нашего государства.

Президентом России и Правительством страны принимаются дополнительные меры, направленные на дальнейшее развитие водного транспорта. Обновляется парк морских и речных судов, создается качественно новая конкурентоспособная морская техника, вводятся высокотехно-

логичные портовые мощности, модернизируются гидроузлы и судоремонтные предприятия, реализуется транзитный потенциал транспортных коридоров.

При этом воплощение самых грандиозных планов возможно только при участии глубоко преданных профессии людей, которых отличают верность делу, мастерство и настойчивость в выполнении задач.

Желаю вам спокойных морей, попутного ветра, надежных судов и благополучных рейсов. Крепкого здоровья, счастья и новых достижений на благо российского флота.

Помощник Президента России,
председатель Морской коллегии Российской Федерации
Н.П. Патрушев



Уважаемые коллеги,
дорогие ветераны отрасли!

От имени всего коллектива «Росморпорта» и от себя лично поздравляю вас с Днем работников морского и речного флота!

Развитие России, начиная с древнейших времен, связано с речными и морскими путями. И сегодня водный транспорт по-прежнему играет ведущую роль в экономике страны. Ежегодно в российские морские порты заходит около 120 тыс. судов, а мощность гаваней постоянно растет, превысив 1,4 млрд тонн по итогам 2024 года.

Это заслуга всех работников флота: моряков, инженеров, механиков, техников, строителей. Отмечу и коллектив «Росморпорта», без которого было бы невозможно реализовать масштабное обновление портов, происходящее в последние десятилетия.

Отдельно благодарю ветеранов за их труд. Ваша верность судоходному делу и высочайший профессионализм остаются лучшим примером для молодого поколения. В годы, когда Россия столкнулась с серьезным внешним вызовом, ваше слово и мудрый совет важны как никогда!

В этот значимый день желаю работникам водного транспорта здоровья, оптимизма и исполнения всех планов на благо нашего Отечества! Попутного ветра в плавании! А о том, чтобы встретить вас в родных гаванях, позаботится «Росморпорт». С праздником!

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт»
С.В. Пылин



Дорогие друзья!

От имени Федерального агентства морского и речного транспорта поздравляю с профессиональным праздником всех, кто судьбой и сердцем связан с флотом, кто искренне радуется за отрасль и каждый день трудится для ее развития.

Ваш профессионализм, опыт и знания заслуживают большого уважения. Ежедневно 24 часа в сутки вы обеспечиваете бесперебойную работу водного транспорта, безопасность судоходства и мореплавания, своевременную доставку пассажиров и грузов.

Благодаря этому улучшается транспортная доступность и связность регионов нашей большой страны.

В год 80-летия Победы в Великой Отечественной войне особенно важно подчеркнуть вклад в Победу моряков и речников, судоремонтников и работни-

ков портов. Мы гордимся подвигом ветеранов, защитивших Родину, и безмерно благодарны за их огромный вклад в восстановление отрасли после войны.

Сегодня отрасль водного транспорта решает новые ответственные задачи, реализует масштабные проекты, многое делает для развития портов, роста перевозок, обновления флота, обеспечения новых логистических маршрутов.

Нам предстоит еще большая работа, с которой, я уверен, мы с достоинством и ответственностью справимся!

От всей души желаю крепкого здоровья, благополучия и успехов вам и вашим близким.

Семь футов под килем и попутного ветра!

Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта
А.В. Тарасенко



Уважаемые
коллеги!

От имени группы компаний «Совкомфлот» и от себя лично поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота.

Судоходство играет значимую роль в российской экономике и незаменимо для обеспечения устойчивости внешней торговли страны.

Залогом успешной и надежной работы торгового флота были и остаются лучшие качества российских моряков – профессионализм, ответственное отношение к делу, самоотдача.

В день профессионального праздника от всей души желаю вам крепкого морского здоровья, успеха, благополучия и стабильной безаварийной работы. Особую благодарность адресую ветеранам отрасли.

Генеральный директор –
председатель правления ПАО «Совкомфлот»,
председатель совета Российской палаты судоходства
И.В. Тонковидов



Флот поддержки: «Росморпорт» в цифрах

В России 62 морских порта. В акваториях 58 портов безопасность мореплавания обеспечивает ФГУП «Росморпорт». Сегодня это 10 филиалов в 24 регионах страны, 287 служебно–вспомогательных судов различного назначения, в том числе крупнейшая в мире ледокольная флотилия, 9,5 тыс. работников и множество реализованных инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры страны

Новые суда

«Росморпорту» принадлежит самая большая в России служебно–вспомогательная флотилия, которая регулярно обновляется и совершенствуется.

Так, в 2024 году по заказу предприятия на российских верфях построен фрезерный земснаряд «Николай Русанов». Еще 2 аналогичных земснаряда и 3 судна обеспечения в настоящее время находятся в разной степени технической готовности. Все они предназначены для работы на Волго–Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК).

Группировку экологических судов пополнили сборщики льяльных вод (СЛВ) «Копорье» и «Коппи», которые уже принимают отходы с судов в морских портах Усть–Луга и Ванино соответственно. Еще один СЛВ по такому же проекту сейчас строится на Окской судовой верфи. Кроме того, в 2026 году на воду спустят 2 нефтемусоросборщика–бонопостановщика и 3 буксира ледового класса Arc4.

Ледокольная флотилия – гордость «Росморпорта». 35 судов во главе с самым большим и мощным в мире дизель–электрическим ледоколом «Виктор Черномырдин» обеспечивают круглогодичную доступность 16 замерзающих морских портов страны.

К ним присоединятся 2 мелкосидящих ледокола нового поколения проекта 22740М, которые сейчас строятся на Онежском судостроительно–судоремонтном заводе. Они станут самыми мощными в России ледоколами с малой осадкой.

Также в 2022 году на Выборгском судостроительном заводе заложен киль ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7. При его строительстве будет использован отечественный комплект оборудования пропульсивного комплекса.

Глубина – залог безопасности судоходства

Предприятие продолжает реализацию работ по дноуглублению ВКМСК, поддерживая глубину под проходную осадку в 4,5 м. С начала сезона уже поднято около 1,5 млн тонн грунта из запланированных 7 млн тонн.

Большой объем работ проведен Махачкалинским филиалом в морском порту Махачкала. На всей акватории порта и подходном канале обеспечены паспортные глубины.

В ходе проекта по углублению Азово–Донского морского канала (АДМК) суда предприятия и его подрядчики поднимут в этом году 380 тыс. куб. м грунта. В 2025 году «Росморпорт» значительно увеличит состав дноуглубительного флота в Азовском бассейне и планирует постепенно довести проходную осадку судов на АДМК до 4,1 м.

Ремчерпание также ведется в акватории морского порта Таганрог и в Таганрогском подходном канале. Завершены работы у плавучего причала № 9. Поднято 30 тыс. куб. м грунта, что обеспечило проходную осадку до 3,1 м. Всего же в 2025 году на этом участке извлекут более 1 млн куб. м грунта.

Морской трафик под контролем

В ведении предприятия – 25 систем управления движением судов (СУДС). Очередную СУДС ввели в 2024 году на Камчатке. Зона действия самого восточного в стране берегового комплекса покрывает всю Авачинскую бухту. Он оснащен современным оборудованием и импортозамещенной российской информационной системой.

Обновление и постройка новых СУДС повышают уровень безопасности мореплавания в акваториях морских портов. Это значительно снижает риски столкновений судов, посадки на мель и, следовательно, гибели людей и ущерба окружающей среде.

Инвестиции в морские порты

В 2025–м «Росморпорту» исполнилось 22 года. За это время с участием предприятия завершились десятки инвестиционных проектов, что позволило модернизировать практически все крупные морские порты страны. Сегодня «Росморпорт» наряду с ведущими отраслевыми компаниями участвует в федеральном проекте «Развитие опорной сети морских портов».

Модернизацию крупного морского порта невозможно представить без глубоководных причалов, поэтому инвестпроекты предусматривают дноуглубление акваторий. Так, при участии ФГУП «Росморпорт» обеспечен заход судов с осадкой до 15,4 м в акватории причалов № 1а и 1б терминала «Ультрамар» в Усть–Луге.

Грузооборот порта Усть–Луга на Балтике после запуска трех перспективных проектов, включая «Ультрамар», вырастет на 35 млн тонн. Четыре инвестиционных проекта увеличат мощность порта Новороссийск почти на 28 млн тонн и повысят объемы перевалки зерна, контейнеров и генеральных грузов. Также в Азово–Черноморском бассейне (порт Тамань) ожидается завершение строительства терминала по перевалке аммиака.

Если посмотреть на Дальний Восток, то в портах Владивосток, Восточный и Ванино планируется строительство контейнерных терминалов, что даст прирост около 25 млн тонн. В два раза больше мощности – 50 млн тонн – обеспечат новые угольные терминалы.

Мероприятия в морских портах Оля и Махачкала на Каспии увеличат их мощность на 3 млн тонн. В Мурманске в этом году заработает угольный терминал «Лавна». В результате порт получит дополнительные 18 млн тонн, а инфраструктура Арктического бассейна – существенный импульс к развитию.



Флагман флота «Росморпорта» – дизель–электрический ледокол «Виктор Черномырдин»

До 2029 года флот «Росморпорта» пополнят 3 ледокола, 6 морских и портовых буксиров, 18 судов дноуглубительного и технического флота, 9 судов навигационного обеспечения и 10 прочих судов.



Несамостоятельный фрезерный землесос «Петр Саблин»

Свыше 3 млн куб. м грунта с 2023 года поднял землесос предприятия «Петр Саблин» со дна ВКМСК.



СУДС Петропавловск–Камчатский

Операторы СУДС «Росморпорта» ежедневно следят за трафиком в акваториях портов. Например, в 2017–2024 годах под наблюдением СУДС Кольского залива прошло более 757 тыс. судов.



Дноуглубительные работы в морском порту Усть–Луга

В 2018–2024 годах предприятие в рамках федерального проекта «Развитие морских портов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры инвестировало свыше 7 млрд рублей в 16 проектов по строительству и реконструкции портовой инфраструктуры.



ФГУП «МОРСВЯЗЬСПУТНИК»

ГМССБ 25 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ

СВЯЗЬ БЕЗ ГРАНИЦ
www.marsat.ru



Реклама



**Руководитель
ФБУ «Администрация
«Обь–Иртышводпуть»
Роман Чесноков**

Обь–Иртышский бассейн внутренних водных путей – один из крупнейших речных бассейнов России, протяженность водных путей которого составляет 21 887,25 км. Водные пути Обь–Иртышского бассейна простираются от границы с Республикой Казахстан до арктического побережья России, включая полуострова Ямал, Тазовский, Гыданский. Важную логистическую роль, помимо магистральных рек – Иртыша и Оби, Обской и Тазовской губ, выполняют притоки, которые позволяют судам доставлять народнохозяйственные грузы к месторождениям углеводородного сырья и других полезных ископаемых, строительным площадкам и населенным пунктам – в Республике Алтай, Алтайском крае, Томской, Новосибирской, Кемеровской, Омской, Тюменской, Свердловской областях, Ханты–Мансийском и Ямало–Ненецком автономных округах.

На водных путях бассейна действуют все разряды плавания судов внутреннего водного транспорта, установленные для внутренних водных путей – «М», «О», «Р» и «Л». Более 9 тыс. км обслуживаемых водных путей расположены в районах Крайнего Севера и на приравненных к ним территориях.

Безопасные условия судоходства обеспечиваются проведением путевых работ, в состав которых входят обслуживание средств навигационного оборудования, русловые изыскания, дноуглубительные, тральные, дноочистительные и берегоочистительные работы. Вместе с тем на отдельных участках водных путей, в том числе расположенных в районах Крайнего Севера, осуществляется диспетчерское регулирование движения судов.

Навигация на реках – это сложнейшая система, завязанная на технологиях, человеческом труде, природных условиях и стратегической значимости. В 2025 году Обь–Иртышский бассейн встречает начало навигационного периода в новом ритме – с опережением графиков, обновленной техникой и модернизированными инфраструктурными объектами. За этим стоит большая и системная работа сотрудников Администрации «Обь–Иртышводпуть» – учреждения, которое вот уже много лет обеспечивает бесперебойную работу одной из важнейших артерий речного транспорта России.

В новом ритме

Обь–Иртышводпуть обеспечивает стабильность речной навигации в Сибири



Ранний старт

Навигационный сезон 2025 года в Обь–Иртышском бассейне стартовал еще во второй декаде апреля – раньше обычного, сразу же после освобождения рек ото льда. Одним из ключевых объектов, который был введен в эксплуатацию ранее установленных сроков, стал Новосибирский шлюз. Он начал функционировать на пять дней раньше установленных госзаданиями сроков. К 1 мая через шлюз прошло уже 22 судна, а к концу месяца – 221.

Это стало возможным в том числе благодаря ремонтным работам в межнавигационный период: специалисты восстановили защитные покрытия металлоконструкций, провели ремонт поперечных дамб и других узлов, отвечающих за безопасность и бесперебойность гидротехнического сооружения. Результат – не просто ранний запуск, а задел на стабильную и надежную работу объекта на всем протяжении сезона.

Инвентарь в сборе: все для навигации

Подготовка к навигации в учреждении начинается задолго до ее начала. С конца 2024 года и до весны 2025-го филиалы ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» вели активную кампанию по заготовке и обновлению навигационного оборудования: знаков, щитов, цепей, буев. Учреждение также пополнило запасы современными композитными буйами и вехами – 403 и 154 единицы соответственно.

В арсенале учреждения – 389 единиц флота, от дноуглубительных земснарядов до обстановочных судов. В межнавигационный период 2024–2025 годов на ремонт было поставлено 238 судов. Уже к началу мая в техническую готовность привели 190 единиц.

Дноуглубление и цифровые карты: работа на перспективу

Один из приоритетов учреждения – поддержание глубин и маршрутов судоходных путей. В 2025 году запланировано извлечение 3,6 млн кубометров грунта. Работы проводятся как традиционным методом, так и с применением технологий переноса судового хода в более глубокие русла – это помогает снизить затраты и сократить износ техники.

Параллельно идет цифровизация. Картографическая служба корректирует электронные навигационные карты (ЭНК) и обновляет карты на бумажных носителях.

В 2024 году специалистами отдела картографии и изыскательских работ учреждения была отредактирована 271 ячейка электронных навигационных карт на 6621 км водных путей. Общее количество ячеек электронных навигационных карт Обь–Иртышского бассейна составляет 1099 единиц. В настоящее время электронными навигационными картами в Обь–Иртышском бассейне обслуживаются без малого 19 тыс. км, что составляет почти 86% от общей протяженности, в том числе покрытие путей с гарантированными габаритами составляет



8607 км, или 90%. Оставшиеся 10% – это судоходные трассы Обско–Тазовской губы общей протяженностью 961 км, относящиеся к разряду плавания «М». На такие участки бумажные и электронные карты создают в управлении навигации и океанографии Министерства обороны РФ. Для обновления ЭНК русловые изыскательские партии в течение навигации собирают информацию, которую потом передают в отдел картографии. В рамках субсидии по реализации мероприятий в области информационных технологий, включая выполнение комплекса работ по поддержанию в актуальном состоянии электронных навигационных карт внутренних водных путей РФ, в конце 2024 года учреждением были закуплены девять программно–аппаратных комплексов для отображения ЭНК с установленным программным обеспечением «Лощия ВВП». В 2025 году планируется дополнительно оснастить этим оборудованием еще 9 судов бассейна.

День Победы, помним героев!

В год 80-летия Победы в Великой Отечественной войне ни один филиал учреждения не остался в стороне от памятных мероприятий. Сотрудники Администрации «Обь–Иртышводпуть» приняли участие в митингах, возложениях венков и памятных церемониях в Омске, Новосибирске, Тобольске, Томске, Сургуте, Ханты–Мансийске, Колпашево, Салехарде и Барнауле.

В Омске состоялось торжественное возложение венков к памятникам маршалу Жукову и речникам.

В митинге участвовали сотрудники управления, ветераны, курсанты, представители общественности. В других городах прошли аналогичные мероприятия: в Тобольске – у Вечного огня и памятника речникам, в Ханты–Мансийске – у монумента «Жителям блокадного Ленинграда», в Сургуте – у мемориала погибшим в годы войны. В учреждениях прошли акции «Окна Победы», конкурсы детского рисунка, вручение георгиевских лент. Эти события стали живым напоминанием о том, что подвиг прошлого – неотъемлемая часть настоящего. Речники помнят своих героев.

Надежность обеспечим

Сибирские реки – это не просто маршруты для транспорта. Это линии жизнеобеспечения, экономические коридоры, каналы истории и культуры. И именно ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» обеспечивает их надежность и устойчивость работы всей системы.

Комплексная работа по ремонту флота, подготовке знаков, модернизации инфраструктуры и обеспечению безопасности делает речное судоходство стабильным и безопасным. За этими процессами стоит коллектив профессионалов, ежедневно выполняющих важную миссию – сохранять и развивать транспортную артерию, связывающую города, поселки, предприятия и поколения.

Речники обеспечивают на реках Обь и Иртыш безопасность перевозок грузов и пассажиров.





**Руководитель
ФБУ «Администрация
Амурводпуть»
Александр Савин**

В 2025 году навигация на внутренних водных путях (ВВП) Амурского бассейна открылась 30 апреля. Географически водные пути реки Амур и ее притоков – рек Шилка, Аргунь, Зея, Бурея, Уссури, Тунгуска, Кур и Амгунь с протоками, озерами и подходами к причалам – соединяют в единую транспортную систему пять субъектов Российской Федерации: Хабаровский (2461 км), Приморский (224 км), Забайкальский (1343 км) края, Амурскую (2572 км) и Еврейскую автономную области (685 км). Таким образом, общая протяженность ВВП Амурского бассейна составляет 7285 км.

Зона ответственности

– На навигацию 2024 года, которая завершилась в ноябре, нашему учреждению Росморречфлотом для содержания ВВП по государственному заданию была определена общая протяженность ВВП 6975 км (в 2023 году – 7276 км), – пояснил руководитель ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» («Администрация Амурводпуть») Александр Савин. – Все эти водные пути содержатся за счет федерального бюджета. Что касается уменьшения их протяженности, оно произошло из-за исключения из государственного задания 301 км реки Ингода, которая в течение многих лет не используется для судоходства. В 2025 году протяженность ВВП останется такой же, как и в прошлом году. В 2026 году планируется увеличение путей до 6993 км, а в 2027-м – до 7004 км.

Также распоряжением Росморречфлота на навигацию 2024 года были установлены категории ВВП с указанием их протяженности, перечень судовых ходов, гарантированные габариты судовых ходов и сроки открытия и действия средств навигационного оборудования (СНО).

Для обеспечения безопасности судоходства подразделениями Благовещенского, Хабаровского и Комсомольского филиалов ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» в установленные сроки в апреле, мае и июне 2024 года после промеров, траления и выставления навигационных знаков и светосигнального оборудования было открыто действие 1-й и 3-й категорий СНО на всех участках ВВП.

Для выполнения в навигацию 2024 года государственного задания по содержанию ВВП, судовых ходов и навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов подразделениями ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» проводились путевые работы по устройству и содержанию СНО, промерные, тральные, изыскательские, гидрографические, картографические и дноуглубительные работы, по результатам которых создавалась путевая и гидрометеорологическая информация. Путевая информация в виде радиобюллетеней с уровнями воды и их изменениями, габаритами судовых ходов, сведениями о выставлении, перестановке и действии СНО и об условиях и порядке плавания судов по участкам ВВП ежедневно передавалась на суда с береговых радиостанций учреждения из Благовещенска, Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре, а информационный бюллетень с такими же сведениями по всему бассейну ежедневно по электронной почте

На Амуре новые технические суда

ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» обеспечит безопасность судоходства



передавался судовладельцам, заключившим договоры на обеспечение путевой информацией, а также размещался на официальном сайте ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей».

В навигацию 2025 года в соответствии с распоряжением Росморречфлота, как и в 2024 году, планируется содержание 4856 км ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов, в том числе 3130 км в 1-й категории СНО с освещаемыми знаками и 1726 км в 3-й категории СНО с неосвещаемыми знаками.

В соответствии с письмом заместителя руководителя Росморречфлота № ФШ-27/5103 от 31.03.2025 о повышении финансирования категории ВВП протяженностью гарантированных габаритов судовых ходов, в том числе глубины, восстановлены на уровне 2024 года.

В навигацию 2025 года начиная с 26 апреля, после выставления навигационных знаков обозначения положения судовых ходов и их светосигнального оборудования, выполнения промерных и тральных работ, учреждением в соответствии с установленными Росморречфлотом сроками осуществляется открытие действия СНО судовых ходов на ВВП Амурского бассейна. В настоящее время с учетом открытия 1 июня действия СНО судовых ходов на участках рек Аргунь и Уссури учреждение обеспечивает условия и безопасность судоходства на всех ВВП бассейна с действующими СНО.

Договоренности достигнуты

Внутренние водные пути рек Аргунь, Амур и Уссури общей протяженностью 2744 км располагаются в пограничной зоне с Китайской Народной Республикой и обслуживаются обоими государствами.

Традиционно в апреле, перед началом навигации, в Хабаровске в формате видеоконференции согласно российско-китайскому межправительственному соглашению «О порядке плавания по пограничным рекам Амур, Уссури, Аргунь, Сунгача и озеру Ханка и об установлении судоходной обстановки на этих водных путях» от 2 января 1951 года проходит очередное совещание Смешанной российско-китайской комиссии по судоходству на пограничных реках. В 2025 году совещание проходило с 15 по 21 апреля в 66-й раз, но не в формате онлайн, а непосредственно в городе Харбин (КНР).

В ходе совещания на пленарных заседаниях и заседаниях рабочих групп были подведены итоги выполнения путевых работ и мероприятий по обеспечению судоходства за 2024 год, обсуждены и согласованы плановые мероприятия производства путевых работ по содержанию судовых ходов на пограничных



Обстановочные суда «Путейский-37», «Турач», «Тювик» и «Кракс» готовятся к выходу на участки водных путей для открытия навигационной обстановки в 2025 году

участках рек в навигацию 2025 года, обсуждались вопросы исполнения российскими и китайскими судоводителями правил плавания по российско-китайскому пограничным рекам в 2024 году, согласованы мероприятия по обеспечению условий для безаварийного плавания судов на пограничных реках в 2025 году.

По большинству вопросов повестки дня стороны достигли необходимых договоренностей, которые вошли в итоговые документы совещания. Для улучшения условий судоходства решено в навигацию 2025 года изменить положение судовых ходов по схемам расстановки береговых навигационных знаков на 23 участках, переставить 49 знаков (российской стороной – 29, китайской стороной – 20), установить и содержать 196 плавучих знаков (российской стороной – 92, китайской стороной – 104), для изучения судоходных условий произвести изыскания на 70 участках (российской стороной – на 28 участках, китайской стороной – на 42 участках).

Кроме того, на совещании были обсуждены и согласованы вопросы по периодам сроков действия навигационного оборудования, производства дноочистительных работ, открытия временных судовых ходов по правобережному китайским протокам при низких уровнях воды и при производстве дноуглубительных работ. Отдельным разделом были согласованы требования к исполнению путевых работ.

Стороны пришли к единому мнению по вопросам исполнения судоводителями правил плавания по российско-китайским пограничным рекам в период прошедшей навигации 2024 года и отметили положительную практику взаимодействия российских и китайских контрольно-надзорных органов. Стороны обсудили также меропри-

ятия по безопасности судоходства при строительстве трансграничного нефтегазопровода «Дальний Восток» (Хулинь – Чанчунь) на пограничной реке Уссури. С учетом значительного роста количества туристов, перевозимых по пограничным рекам, стороны договорились уделять особое внимание безопасности пассажирских перевозок.

В рамках проведения 66-го совещания стороны провели торжественные мероприятия, посвященные 80-й годовщине Победы во Второй мировой войне и в сопротивлении китайского народа японской агрессии. Российская и китайская делегации посетили «Музей доказательств преступлений Отряда 731 японской императорской армии», расположенный в пригороде Харбина.

Новые суда нужны всегда

Всего на балансе ФБУ «Амурводпуть» 100 единиц технического и прочего флота, а также плавучих объектов. В 2024 году использовались 63 судна, в том числе и новые. За 2023–2024 годы флот учреждения пополнился семью новыми судами:

- двумя землесосными дноуглубительными снарядами «Цимлян-ский» и «Амурский-203»;
- двумя обстановочными теплоходами проекта 3052 «Путейский-15» в 2023 году и «Путейский-37» в 2024 году с усиленным ледовым поясом и подруливающим устройством;
- двумя новыми промерными судами «Гроч» и «Сапсан» проекта 3330 в 2023 году, построенными на АО «Костромской судомеханический завод», и промерным судном «Горлица» проекта RDB 66.62.

Особенность этих промерных судов в том, что они способны вы-

полнять съемочные и промерные работы с использованием автоматизированного комплекса на базе многолучевого эхолота.

В навигацию 2025 года все новые суда введены в эксплуатацию и используются для содержания судовых ходов и обеспечения судоходства. В июне учреждение получило еще два новых обстановочных судна – «Стрех» и «Чибис» проекта 3050.1А, построенных на Кингисеппском машиностроительном заводе. Суды поставлены на баланс и после регистрации в реестре будут введены в эксплуатацию и займут свое место в составе флота Хабаровского филиала учреждения взамен устаревших и выработавших ресурс.

«Стрех» и «Чибис» оборудованы новейшими системами управления судовой энергетической установкой, устройствами для обслуживания судоходной обстановки на ВВП, современными средствами связи и навигации.

ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» необходимы экологические суда. Отгрузка нефтесодержащих, сточных вод и сухого мусора производится на суда-сборщики сточных предприятий, обслуживающих Амурский бассейн. А в связи с введением новых санитарных требований по ограничению сбросов неочищенных сточных хозяйственных-бытовых вод с судов затраты по комплексному обслуживанию флота могут возрасти в разы. В целях поддержания экологической обстановки и соблюдения требований Кодекса внутреннего транспорта РФ необходимо рассмотреть возможность обеспечения учреждения четырьмя природоохранными судами.

В 2023 и 2024 годах в учреждении проводились капитальный ремонт флота и модернизация судов. Так, был завершен ремонт теплоходов «Исток», «Путейский-20». В частности, частично заменены обшивки корпусов, произведен ремонт движительно-рулевого комплекса, систем электрооборудования, а также зачистка и окраска судна после ремонта. Стоимость всех работ составила более 11 млн руб.

Также за два года на семи судах выполнена модернизация с заменой главных и вспомогательных ДВС на обстановочных судах «Петр Елизов», «Путейский-107», «Тювик», «Киров», «Хрустан», «Колibri» и служебно-вспомогательном судне «Перевал».

В 2025 году в рамках капитального ремонта планируется отремонтировать теплоход «Прибой» и плавучий «ДОК-500» Администрации Хабаровского района внутренних водных путей ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» на сумму более 42,5 млн руб.

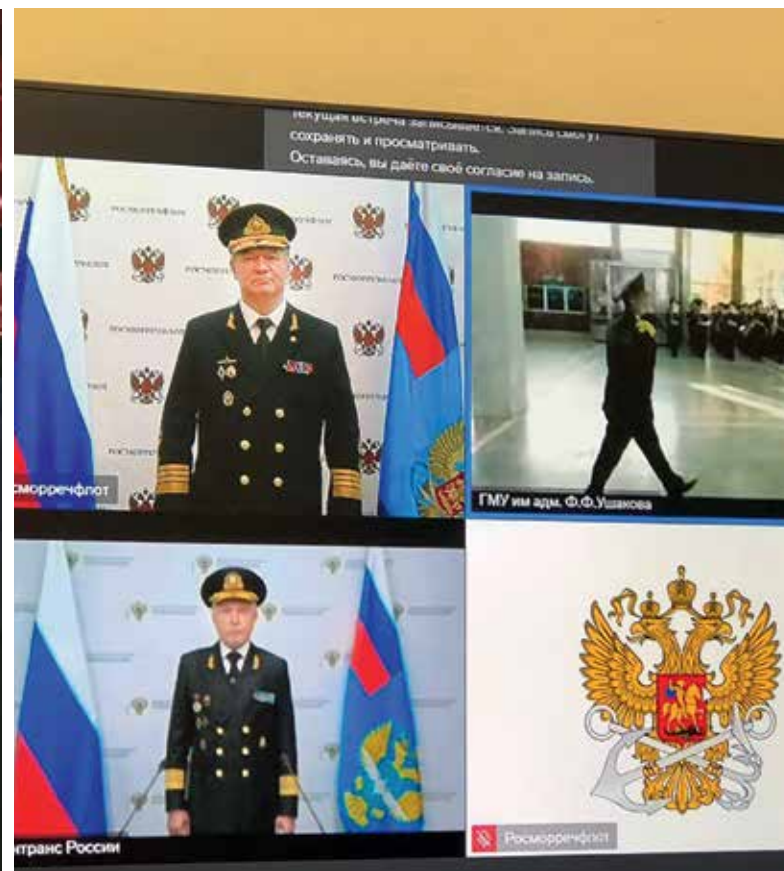


Обстановочный теплоход «Гарпия» при установке створных знаков на реке Зея



Ушаковка стала орденоносной!

Теперь Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова — единственный морской вуз в новейшей истории России, который удостоен ордена «За морские заслуги». Указ Президента РФ Владимира Путина был подписан 26 сентября 2024 года



Торжественная церемония вручения награды состоялась 20 ноября 2024 года, в День работника транспорта РФ, в Государственном Кремлевском дворце. Министр транспорта Роман Старовойт поздравил ушаковцев и прикрепил орден «За морские заслуги» на знамя вуза.

Вместе с ректором университета, доктором технических наук, профессором Сергеем Кондратьевым орден получали офицеры Военного учебного центра университета и 38 лучших курсантов.

Орденоносное знамя встречали в университете 29 ноября 2024 года. Коллектив вуза, курсантов поздравили с заслуженной наградой заместитель министра транс-

порта РФ Александр Пошивай и руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко. Трансляция церемонии шла в режиме видеоконференции.

Весь Новороссийск собрался в стенах Ушаковки, чтобы приветствовать знамя: руководители крупнейших градообразующих отраслевых предприятий, глава города, депутаты Городской думы, представители общественности, курсанты, сотрудники, ветераны университета.

Во время торжественной церемонии встречи знамени заместитель министра транспорта России Александр Пошивай, обращаясь в режиме видео-конференц-связи ко всем, кто собрался в актовом

зале вуза, подчеркнул, что университету в рамках реализации национального проекта «Кадры» отведена достойная роль, и министр транспорта не сомневается, что коллектив университета справится со всеми поставленными задачами.

Руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко поблагодарил всех, кто из поколения в поколение сохранял традиции, создавал репутацию и сделал все для того, чтобы именно Ушаковка стала первым вузом, который в новейшей истории стал обладателем ордена. Теперь, по мнению Андрея Владимировича, выпускникам нужно держать эту высокую планку, понимая, насколько для отрасли это исторический момент.

Высокую награду университет получил за заслуги в научно-педагогической подготовке высококвалифицированных специалистов для морской отрасли. Примечательно, что именно Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, самый молодой из транспортных вузов страны, сумел добиться таких серьезных успехов.

За свою историю он уже десять раз (с 2013 года) становился «Лидером отрасли» – лучшим высшим учебным заведением Росморречфлота.

Важным событием последних пяти лет стало завершение в 2020 году строительства нового учебного лабораторного комплекса «Юг». По замыслу руководства универси-

тета следующим этапом развития должен быть качественный прорыв в технологических, образовательных и научных возможностях Ушаковки. И таким прорывом стал Технопарк. В декабре 2023 года в рамках Федеральной целевой программы «Научно-техническое развитие Российской Федерации» строительство Технопарка было завершено.

Присвоение вузу ордена «За морские заслуги» – это историческое, знаковое событие, приравнять которое можно лишь к принятию постановления Совета Министров СССР в апреле 1974 года об организации Новороссийского высшего инженерного морского училища, нынешней Ушаковки.



Не бойтесь перемен

Автономное судовождение — одно из наиболее перспективных направлений в развитии водного транспорта



В России продолжается активная реализация федерального проекта «Автономное судовождение». О технологиях автономного судовождения, важности получения выпускниками качественных не только теоретических знаний, но и практических навыков поговорили с первым проректором ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Каретниковым Владимиром Владимировичем.

— Владимир Владимирович, какую стратегическую роль ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова видит для себя в развитии и внедрении технологий автономного судовождения в России?

— Исторически сложилось, что сотрудники нашего университета активно занимались разработкой и созданием широкого спектра инфокоммуникационных и навигационных технологических решений и систем, направленных на обеспечение безопасности судоходства как в морских районах, так и на внутренних водных путях Российской Федерации. Мы принимаем активное участие в формировании и развитии нормативной базы, регламентирующей эксплуатацию автономных и полуавтономных судов. В университете реализована возможность обучения курсантов с помощью новейшего в России тренажерного комплекса подготовки для персонала морских автономных надводных судов.

Стратегическая цель университета — занять лидирующие позиции среди высших учебных заведений транспортной направленности в области разработки технологий автономного судовождения и подготовки кадров для обеспечения эксплуатации автономных и полуавтономных судов.

— На ваш взгляд, какие ключевые преимущества и, возможно, риски несет в себе переход к более высокой степени автоматизации и к безэкипажным судам? Существуют ли этические и социальные аспекты внедрения автономного судовождения — например, сокращение рабочих мест на флоте?

— В качестве одного из ключевых преимуществ перехода к безэкипажным судам стоит отметить минимизацию роли человека в обеспечении безопасности судо-

ходства. В настоящее время более 80% транспортных происшествий на водном транспорте происходят вследствие негативного влияния человеческого фактора. По моему мнению, существенного сокращения рабочих мест в случае внедрения автономного судоходства ожидать не стоит. Так как, во-первых, этот процесс займет достаточно продолжительное время, что позволит должным образом перестроить существующую систему подготовки специалистов для водного транспорта, во-вторых, стоит ожидать появления новых рабочих мест, обусловленных необходимостью разработки, создания и эксплуатации высокотехнологичных судов, способных работать в автономном режиме.

— Как вам кажется, есть ли в России необходимая нормативная база и технологическое оснащение?

— Область автономного судовождения представляется одной из наиболее перспективных в развитии водного транспорта. Она сочетает задачи прорывных технологий в области телекоммуникации, энергетики, автоматизации и телемеханики с необходимостью анализа существующих норм судоходства для создания возможностей транспорту будущего. В нашей стране приняты нормативные акты, которые относятся как к автономным судам и их экипажам (в случае нахождения их на борту судна), так и к операторам центров дистанционного управления. Результаты регулярно представляются мировой морской общественности во время заседаний рабочих органов Международной морской организации.

Одновременно эксперты от Российской Федерации участвуют в подготовке международного кодекса морских автономных надводных судов (МАНС). Чем дальше продвигается работа, тем очевиднее становится глубина проблем, которые требуется решить для описания требований к автономным судам. Пройден путь от первых расчетов и обсуждений навигации МАНС в общем потоке судов до внесения изменений в Рекомендации по использованию международных правил предупреждения столкновений автономными судами. Существующие навигационные системы в чем-то еще отстают от человека, набираются опыта, и для этого у нас в университете имеется тренажер по А- и Е-навигации, использующийся для решения исследовательских задач, а также для проведения занятий с обучающимися в университете и слушателями курсов повышения квалификации.

— Есть ли прорывные исследования или разработки, которыми университет может гордиться?

— В ГУМРФ разработан прототип системы безопасного расхождения судов в море, исследуются вопросы кооперативного расхождения судов. В период 2022–2023 годов по договору с Минтрансом России впервые разработана методика оценки функциональности системы



автономного судовождения, она может быть использована при создании тестовой лаборатории для сертификации систем автономного судовождения различных производителей.

Одним из значимых исследований стала НИР, выполненная в 2022 году по заказу Росморречфлота, в рамках которой университет разработал комплекс научно-обоснованных предложений по организации круглогодичной навигации на внутренних водных путях в направлении Каспий — Азов через Волго-Донской судоходный канал. В том числе в ходе работы были обоснованы мероприятия по осуществлению судопропуска через шлюзы в ледовых условиях; определены капитальные вложения и дополнительные ежегодные эксплуатационные расходы.

— Насколько активно университет внедряет современные технологии в учебный процесс: тренажеры, VR/AR, дистанционное обучение? Чего не хватает для обеспечения учебного процесса?

— Инновационная образовательная деятельность подразумевает активное применение современных технологий в учебном процессе. Использование тренажеров для подготовки будущих членов экипажей судов — задача весьма привычная. Например, совсем недавно был запущен уникальный навигационный тренажер универсального атомного ледокола (УАЛ) проекта 22220, открытый совместно генеральным директором госкорпорации «Росатом» Алексеем Лихачевым, заме-

стителем министра транспорта РФ Константином Пашковым и ректором ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергеем Барышниковым.

В связке с запущенным ранее в эксплуатацию при поддержке Министерства транспорта РФ и Росморречфлота ледовым навигационным тренажерным комплексом из пяти навигационных мостиков в единой сети он позволяет проводить обучение экипажей атомных ледоколов ФГУП «Атомфлот» и транспортных судов ледового класса практике ледовой навигации по Северному морскому пути (СМП).

— Сегодня также особенно актуальна арктическая повестка. Расскажите, пожалуйста, какая зона ответственности у университета в этом вопросе.

— Интерес среди наших студентов и курсантов к работе в Арктике вырос за последние годы многократно. Молодежи свойственно стремление к достижению новых высот, покорению небывалых рекордов, и Арктика, безусловно, среди их интересов. Место университета в первую очередь определяется миссией по подготовке кадров. Причем мы не просто готовим кадры с высшим и средним профессиональным образованием, но делаем его доступным для молодежи, живущей на Севере, с помощью сети филиалов университета, а также создали модель непрерывного дополнительного образования для регулярного повышения квалификации.

Другая сторона нашей деятельности — это научное обеспечение

ряда проектов развития Арктики: гидрологические исследования в устьевых портах, логистические возможности Северного морского пути, определение целесообразности типов судов и их ледокольного обеспечения, предотвращение разливов нефти в Арктике и др.

— Что бы вы посоветовали молодым людям, которые только выбирают морскую профессию, в контексте стремительной автоматизации и цифровизации отрасли?

— Прежде всего, не бойтесь перемен. Технологии — это не враг, а союзник. Они призваны облегчить труд моряка, повысить безопасность плавания и сделать отрасль более эффективной. Ваша задача — освоить эти инструменты и научиться использовать их во благо, а наш университет поможет вам в этом. В образовательном процессе плавательных специальностей уделяется особое внимание изучению информационных технологий, программированию, робототехнике и кибербезопасности. Однако, несмотря на автоматизацию, опыт и интуиция моряка остаются незаменимыми. Вам предстоит развивать свои навыки принятия решений в критических ситуациях, умение работать в команде и лидерские качества.

В заключение хочу отметить, что море — это не только работа, но и призвание. Пусть ваша морская жизнь будет полна приключений, открытий и достижений!

Ольга ОВСЯНКИНА, обозреватель «ТР»



Кто идет на море—речку

Высококвалифицированных специалистов для транспортной отрасли готовят в СГУВТ

5 мая 2025 года Сибирский государственный университет водного транспорта отметил 74-ю годовщину со дня своего основания.

История вуза является яркой страницей в летописи отечественного образования и науки. В каждый период – от созданного в 1951 году Новосибирского института инженеров водного транспорта до нынешнего современного университета, одного из крупнейших транспортных вузов России, подведомственных Федеральному агентству морского и речного транспорта и Министерству транспорта Российской Федерации, – вуз вносил и продолжает вносить весомый вклад в развитие морской и речной отрасли нашей огромной страны. В условиях высокой потребности регионов в отраслевых кадрах университет активно ведет подготовку по востребованным специальностям и сегодня по праву считается ведущим транспортным вузом Сибири.

С Сибирским государственным университетом водного транспорта налажены устойчивые взаимовыгодные связи, разработаны долгосрочные программы сотрудничества с предприятиями и организациями транспортной отрасли, являющимися потенциальными работодателями выпускников. Наиболее широкие и тесные контакты по трудоустройству налажены с предпринимателями и организациями Восточно-Сибирского региона, Урала, Сибирского федерального округа и бассейнов рек Енисей, Иртыш, Обь, Лена и Кута. Университет способствует самореализации студентов и курсантов, решая задачи подготовки высококвалифицированных кадров, разносторонне развитых личностей, уважительно и позитивно настроенных на будущую профессиональную деятельность, верность флотским традициям и своей Родине.

Головной вуз Сибирского госуниверситета находится в Новосибирске и благодаря развитой системе филиалов в Омске, Красноярске, Усть-Куте и Якутске ведет свою деятельность на территории двух самых больших федеральных округов России. В 2024 году университет осуществил значительные изменения в своей структуре, создав три института: Институт «Морская академия», Институт инженерных и цифровых технологий и Институт управления транспортным производством. Это решение позволит углубить подготовку обучающихся, сосредоточив внимание на актуальных и перспективных направлениях в сфере образования и науки.

Каждый год Институт «Морская академия» успешно реализует свою миссию по подготовке высококвалифицированных специалистов для транспортной отрасли, включая судоводителей, судомехаников и судовых электромехаников, которые становятся настоящими профессионалами в своей области. Обучение в институте основано на безукоризненной дисциплине, которая формирует моральные принципы и развивает лидерские качества, а также обеспечивает курсантам сбалансированное питание, которое поддерживает их физическую активность и подготовку к суровым условиям морской жизни. Особая гордость института – форма курсантов, которая не только практична и красива, но и подчеркивает их принадлежность к морской профессии, вдохновляя на стремление к высоким достижениям.

Институт инженерных и цифровых технологий предлагает следующие направления подготовки: «Информационные системы и технологии», «Электроэнергетика и электротехника», «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», а также «Кораблестроение и океанотехника, что позволяет выпускникам успешно трудоустроиваться в различных отраслях. Студенты активно участву-



ют в исследованиях и стажировках в крупных компаниях, развивая практические навыки в современных лабораториях, что открывает им перспективы успешного трудоустройства.

В современном мире растет потребность в профессионалах, обладающих знаниями в таких областях, как логистика, транспорт и безопасность, и институт управления транспортным производством готовит специалистов по нескольким ключевым направлениям. Программы подготовки, такие как «Цифровая логистика», «Управление водными и мультимодальными перевозками», «Техносферная безопасность» и «Гидротехническое строительство», объединяют современные технологии и инновационные подходы, обучая студентов навыкам, необходимым для решения сложных задач в различных сферах. Выпускники этих программ востребованы в экономиках разных отраслей, способствуя развитию транспортной инфраструктуры и повышению безопасности и эффективности бизнес-процессов.

Училище им. С.И. Дежнева всегда играло ключевую роль в обеспечении речного транспорта Западной Сибири, особенно во время Великой Отечественной войны. Созданное в 1943 году, оно стало основой для подготовки высококвалифицированных специалистов в области водного транспорта. С 2006 года училище функционирует как структурное подразделение ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта», что открыло новые возможности для его развития. Интеграция с университетом позволила курсантам

обучаться в современных лабораториях и использовать спортивные объекты, что повысило качество практической подготовки. Включение в учебный процесс преподавателей высшей школы стало отличным решением для повышения качества образования и внедрения современных методов и приемов преподавания. Воспитание у курсантов чувства ответственности, гражданской ответственности и патриотизма является важной частью учебного процесса, что подчеркивает их значимость как будущих специалистов, готовых служить своему Отечеству. Учебное заведение активно сотрудничает с крупными судоходными компаниями, предоставляя студентам возможности для практики и трудоустройства. В результате НКРУ имени Дежнева формирует конкурентоспособных специалистов, отвечающих требованиям современного рынка труда и способствующих развитию речного флота и транспортной инфраструктуры региона.

Особенно примечательным является то, что в руководящий состав университета входят его выпускники. Такое грамотное управленческое решение создает уникальную синергию между управлением и образовательным процессом, позволяя внедрять идеи и подходы, которые хорошо знакомы и понятны молодому поколению студентов.

Вызовы современной экономики диктуют необходимость привлекать в отрасль умных и образованных людей, ведь четкая работа ответственного транспортного комплекса сегодня зависит именно от хорошо подготовленных специалистов. За годы учебы в университете кур-

санта и студенты приобретают не только знания и практические навыки, они учатся мыслить и решать сложные задачи, активно участвуют в общественной жизни, спорте, пробуют себя в искусстве и творчестве.

В университете активно развиваются научные исследования, внедряются инновационные технологии, что подтверждается созданием Учебно-научно-производственного центра «Плазметрические технологии». Этот центр нацелен на активизацию научной деятельности в области применения плазменных технологий в машиностроении и подготовку квалифицированных инженерных кадров. В рамках центра проводятся исследования, направленные на развитие новых методов и процессов, что существенно повышает уровень образования и способствует более глубокому пониманию современных технологий.

Помимо центра, в университете функционируют современные лаборатории, оснащенные стендами виртуальной реальности и лабораторными установками по пожарной безопасности и охране труда. Эти ресурсы позволяют студентам не только приобретать теоретические знания, но и отрабатывать практические навыки в безопасной и контролируемой среде. Тренажеры для подготовки командного плавания обеспечивают необходимый уровень подготовки будущих моряков, развивая у них навыки принятия решений в условиях стресса и нестандартных ситуациях.

Научная работа в университете охватывает широкий спектр направлений, обеспечивая междис-

циплинарный подход к решению актуальных задач отрасли. Студенты и преподаватели активно участвуют в научных конференциях, публикуют результаты своих исследований в специализированных изданиях, что способствует обмену опытом и лучшими практиками. Таким образом, университет не только готовит высококвалифицированные кадры, но и вносит значимый вклад в развитие науки и технологий в сфере водного транспорта и смежных областей.

Огромное внимание в университете уделяется патриотическому и спортивному воспитанию. Проводятся мероприятия, направленные на формирование у студентов чувства гражданственности, ответственности и любви к Родине. Ректор Татьяна Зайко активно поддерживает инициативы, связанные с воспитанием молодежи, подчеркивая значимость комплексного подхода в образовательном процессе.

«Мы должны не только передавать знания, но и воспитывать у студентов дух патриотизма и уважения к своей стране. Наша молодежь – это будущее России, и важно, чтобы они чувствовали свою обязанность участвовать в жизни общества и развивать его», – говорит Татьяна Зайко.

Формирование патриотического сознания у студентов является важной частью учебного процесса, и университет стремится создать все необходимые условия для активного участия студентов в общественной жизни, включая спортивные соревнования, культурные мероприятия и проектные инициативы, которые повышают их вовлеченность и ответственность за будущее страны. Нельзя не отметить особую атмосферу в университете, где каждый ощущает себя частью единой команды. Здесь царит дух дружбы и взаимопомощи, а преподаватели и студенты строят свои отношения на взаимном уважении и поддержке. Экипаж – это не просто метафора, это настоящая семья, где каждый готов прийти на помощь и поделиться знаниями и опытом.

Такой подход создает уникальную образовательную среду, в которой формируются не только профессиональные навыки, но и жизненные ценности. Взаимодействие между курсантами, создание совместных проектов и участие в различных мероприятиях способствуют укреплению связей и формированию крепких дружеских отношений. Этот командный дух вдохновляет студентов стремиться к высоким достижениям и поддерживать традиции, в которых исторически ценятся совместная работа и преданность общей цели.



ВМТП: морские ворота на востоке России



Накануне Дня работников морского и речного флота редакции газеты «Транспорт России» дал интервью Николай Ермолаев, управляющий директор Владивостокского морского торгового порта (ВМТП, входит в Транспортную группу FESCO).

– Николай Андреевич, прежде чем говорить про ВМТП, хочется поздравить Транспортную группу FESCO со значимой датой.

– Спасибо! В этом году FESCO отмечает 145-летие, и для всех компаний, входящих в ее структуру, это большое событие. Празднование не ограничено одной датой 25 апреля, на весь год запланирован цикл мероприятий, приуроченных к годовщине.

– ВМТП находится на самом востоке России, но хорошо известен каждому, кто работает в сфере логистики. Расскажите о нем подробнее?

– Да, действительно, хотя мы удалены от центральных регионов страны, Владивостокский морской торговый порт является лидером по контейнерообороту уже более пяти лет с показателем 879 тыс. TEU за прошлый год. Это крупнейший универсальный терминал на Дальнем Востоке с годовым грузооборотом 13,4 млн тонн. Помимо контейнеров, мы переваливаем практически все номенклатуры грузов: генеральные, насыпные, технику, металлы. Порт расположен в самом сердце Владивостока, имеет 15 оборудованных причалов общей протяженностью 3,2 км.

– Какие маршруты проходят через ВМТП?

– Владивостокский морской торговый порт для России – это ворота в Азию. Безусловно, нашим основным международным партнером



Работы в порту

является Китай. До 70% всего иностранного грузооборота ВМТП связаны с 16 портами этой страны.

Помимо этого, активно развивается сообщение с Вьетнамом и другими странами АТР: суда из Владивостока в Хошимин и Хайфон отправляются еженедельно. Вьетнам также стал хабом, где аккумулируются и отправляются в Россию товары из близлежащих регионов. Таким образом, мы получаем грузы из Индии, Малайзии, Филиппин и многих других стран. Кроме того, недавно в Ханое была достигнута договоренность FESCO с вьетнамским логистическим оператором по дальнейшему привлечению дополнительных грузопотоков.

– Куда идут все эти грузы?

– ВМТП имеет прямой выход на железную дорогу, почти 70% прибывших морем грузов отправляются поездами. Основной объем – в Москву, а также в другие крупные города по Транссибу. Кроме того, нашими крупными международными партнерами являются Беларусь, Узбекистан и Казахстан.

Мы проделали большую работу совместно с РЖД для максималь-

ного использования всех железнодорожных мощностей. Из ВМТП в Москву отправляются поезда длиной до 118 условных вагонов, в порту действует единый диспетчерский центр, где сотрудники двух компаний работают вместе. Введен электронный документооборот, позволяющий ускорить отправку грузов, оптимизирован осмотр прибывающих составов. Все это повышает оперативность перевалки.

– А куда отправляются грузы, если не по железной дороге?

– Одна из важных миссий Владивостокского морского торгового порта – отправка жизненно важных грузов в труднодоступные северные регионы Дальнего Востока. Основные направления каботажных перевозок из ВМТП – Камчатка, Сахалин и Магадан. Отдельно прорабатывается отправка грузов в чукотские порты Анадырь и Эгвекинот, где навигация сильно ограничена по времени – в этом году навигация открылась в июне, на данный момент запланировано пять судовых заходов. Благодаря работе наших портовиков люди получают технику, продукты, медикаменты, одежду и многие товары первой необходи-

мости. Отдельная категория – тяжелая строительная техника.

– Как ВМТП справляется с такими потоками?

– Как я уже говорил, наш порт находится в самом сердце Владивостока. Наш путь развития – это постоянная модернизация имеющихся площадей, закупка новой техники и внедрение цифровых решений для максимально оперативной перевалки грузов. За последние два года ВМТП обновил более 50 тыс. кв. м покрытия, что позволило увеличить яркость штабелей и вместимость контейнеров с 28 до 34 тыс. TEU. Закупается новая специализированная техника. Например, в прошлом году мы ввели в эксплуатацию 11 новых RTG перегружателей, в этом – 15 терминальных тягачей.

– А цифровизация тоже помогает в ускорении перевалки?

– Напрямую. Внедрение цифровых сервисов позволяет нам эффективнее использовать доступные площади и ресурсы. Все грузы вносятся в информационную систему порта еще до того, как судно подошло к причалу, а детальная информация о местоположении и

перемещении нужного контейнера отображается в планшетах докеров и в мобильных устройствах в погрузочной технике. Весь процесс координируется из Центров управления терминалами. В этой же системе работают сотрудники Федеральной таможенной службы и Россельхознадзора, что позволяет максимально упростить оформление документации. А клиенты могут совершать все действия со своим грузом из любой точки мира онлайн – через личный кабинет на сайте или в мобильном приложении.

– Сколько людей работают в ВМТП?

– ВМТП – это почти 2 тыс. портовиков. Транспортная группа FESCO и ВМТП реализуют множество социальных проектов для повышения качества жизни портовиков и в целом всех горожан. Мы поддерживаем детские дома, школы и больницы, взрослых и детей с особенностями здоровья, культурные и спортивные учреждения. В школы мы покупаем музыкальные инструменты, оборудуем спортзалы, делаем ремонт помещений, обеспечиваем их компьютерами. Совместно с фондом «Новый учитель» проводим мероприятия для учителей и подростков – например, креативный лагерь и фестиваль искусств «Контур культуры».

Приоритетным направлением является поддержка талантливой молодежи и детей, оказавшихся в сложной жизненной ситуации. Поэтому порт участвует в федеральном проекте «Билет в будущее», участники которого приходят на экскурсии в ВМТП и могут присмотреть себе будущую специальность. Также расширяем программу IT-классов в Кванториуме, чтобы дети получали наиболее востребованные навыки, курируем отдельные специальности в ДВФУ и МГУ имени Невельского. Под эгидой FESCO проводятся турниры для детей по различным видам спорта. Кроме того, Транспортная группа возглавила Национальный совет по корпоративному волонтерству в Приморье и привлекает бизнес к различным социальным и благотворительным проектам. Так FESCO стимулирует активных горожан делать Владивосток еще лучше.



Контейнерный терминал



Распределим ресурсы

Навигация–25 началась с маловодья. Такое на реке случается раз в 25–27 лет



Навигация на Волге с каждым днем набирает обороты: растет количество судов, работающих в бассейне (на конец июня более 300 судов, среди которых 37 – пассажирских). Рост составляет более 10%. Идет увеличение и числа проведенных шлюзований, и пропущенного флота на волжских гидроузлах.

Навигация–25 началась с маловодья. Такое на реке случается раз в 25–27 лет. Но волжские путейцы имеют опыт работы и в таких сложных гидрологических условиях. Слаженная, скорректированная работа Федерального агентства морского и речного транспорта, Росводресурсов, опыт взаимодействия рабочей группы со всеми профильными структурами по распределению водных ресурсов позволяет речникам уверенно выполнять навигационные задания.

Волжский воднотранспортный бассейн – важнейшая часть транспортно-экономической системы Российской Федерации. На его территории проживает третья часть населения страны. Волга – чрезвычайно нагруженная магистраль: в последние годы отмечается динамика роста перевозок грузов и пассажиров как в круизном, так и в региональном секторах. Значение Волжского бассейнакратно растет в связи с возрастающим значением международного транспортного коридора «Север – Юг». В 2024 году в Волжском бассейне перевезено 40 529 000 тонн грузов практически на уровне 2023 года (40 674 000

тонн). Число перевезенных пассажиров за последний год составило 2 244 000, что на 12,5% больше, чем в 2023 году. Такие объемы перевозок составляют третья часть от всех транспортируемых грузов, перевозимых по внутренним водным путям России.

Общая протяженность внутренних водных путей в границах Волжского бассейна согласно Перечню внутренних водных путей РФ в 2025 году составляет 9192,5 км, из них 9099,8 км – федеральные водные пути и 92,7 км – региональные.

Водные пути Волжского бассейна обслуживают семь филиалов: Нижегородский, Казанский, Самарский, Саратовский, Волгоградский, Вятский и Астраханский. В составе Администрации Волжского бассейна четыре района гидросооружений и судоходства: Городецкий и Самарский (им в этом году исполняется по 70 лет), Чебоксарский и Балаковский. Бесперебойную и качественную связь в бассейне обеспечивает коллектив информационно-технического центра – одного из самых молодых филиалов, созданных в 2006 году на базе известного тогда в отрасли предприятия «Волгаречсвязь».

Благодаря погодным условиям навигация–25 была открыта в Волжском бассейне ранее планируемых сроков. Сделанное в предыдущем году стало для нее хорошей стартовой площадкой.

Условия для судоходства были коренным образом улучшены за счет выполненных дноуглубитель-



ных работ на Черноярском водном узле Нижней Волги, на участке 2746,0–2756,5 км р. Волга, в объеме 209,6 тыс. м³. Здесь судовой ход был перенесен в левобережную протоку протяженностью 10,5 км с возможностью поддержания гарантированных габаритов пути: глубины 380 см, ширины 100 м, радиуса закругления 1000 м, обеспечивающих безопасность судоходства. Что важно – с минимальными затратами.

Кроме того, выполнены работы на подходе к г. Маркс (Саратов-

ская обл.), в результате чего в эту навигацию сюда стали заходить скоростные суда «Валдай». Пассажиры и гости города довольны. На этом важно, пусть и непродолжительном, в три километра, участке в период с 29 июля по 30 октября 2024 года было извлечено 62 тыс. м³ грунта.

В эту навигацию запланированы работы по дноуглублению в районе н. п. Ахмат (Саратовская обл.), где предстоит извлечь 300 тыс. м³ грунта для траншеи новой нитки нефтепровода одного из предприятий АО «Транснефть – Приволга».

Масштабные работы в рамках значимых инвестпроектов Самарской области планируются на объектах туристического комплекса. Предполагается, что выполнение значительных объемов по дноуглублению будет проходить в несколько этапов в течение трех лет.

Постепенное увеличение гарантированной глубины судового хода с 380 до 400 см на Нижней Волге запланировано Росморречфлотом на перспективу до 2035 года. В период с 2023 по 2025 год выполняется НИР по теме «Разработка и научное обоснование рекомендаций по обеспечению гарантированной глубины судового хода на всем протяжении участка ВВП р. Волга от Волгоградского гидроузла до о.п. Стрелецкое, принятой для ЕГС ЕЧ РФ». Согласно заключенному государственному контракту НИР выполняет АО «Ленгипроречтранс».

В соответствии с распоряжением Правительства РФ от

08.07.2021 № 1859-р и федеральным проектом «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта» осуществляется реализация объекта капитального строительства «Реконструкция судоходных шлюзов № 15–16 Городецкого гидроузла, включая строительство дополнительной камеры шлюза и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород».

Срок реализации объекта капитального строительства – 2022–2026 годы. Государственным заказчиком строительства является федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры» (ФКУ «Ространс-модернизация»).

Техническим заданием на выполнение проектно-изыскательских работ по объекту предусмотрено строительство дополнительной камеры шлюза № 15А докового типа с водонепроницаемым днищем. На этой грандиозной стройке продолжаются бетонные работы, в тело будущей камеры уже заложено 30,303 тыс. м³. Продолжаются работы по дноуглублению нижнего судоходного канала.

Ведутся работы по реконструкции гидротехнической части Балаковского гидроузла, нижних двустворчатых ворот шлюзов № 22, 23 Самарского гидроузла. Ворота камер шлюзов № 21, 24 заменены.

Татьяна ЕЛАТИНА



Товарищи, помните жизнь отстоявших!



В год 80-летия Победы в Великой Отечественной войне ВГУВТ отдал дань памяти героизму советского народа и своих преподавателей и выпускников, сражавшихся на полях сражений, приближавших Победу в тылу

Студенты и преподаватели Горьковского института инженеров водного транспорта (ныне – Волжский государственный университет водного транспорта) защищали Родину с оружием в руках. На фронты Великой Отечественной из вуза ушли 550 человек. Многие из них внесли огромный вклад в оборону Сталинграда на судах Волжской военной флотилии. Волжский университет бережно хранит память о речниках и выпускниках вуза, сражавшихся на морях, реках и сухопутных фронтах. В историю Волжского университета навечно вошли имена героев Николая Вилкова, Степана Крайнова, Петра Андрианова и Михаила Девятаева. Пролетают годы, все дальше и дальше от нас в исторической ретроспективе события Великой Отечественной войны, к большому сожалению, уходят от нас фронтовики, но мы не имеем права забывать их подвиг! Об этом всем жителям и гостям Нижнего Новгорода напоминает завет поэта Владимира Половинкина, выпускника корфака ГИИВТ (ныне – ВГУВТ), выбитый на гранитной стеле у вечного огня в Нижегородском кремле:

*Товарищи, помните жизнь отстоявших,
Они сберегли нам и солнце, и радость.
За честь, за свободу, за Родину павших
Навеки считайте идущими рядом!*

Погрузиться в атмосферу военного времени студентам и курсантам ведущего транспортного вуза Поволжья помогла историческая реконструкция «Выход бронекатеров в Сталинградской битве». На месте паромной переправы нижегородцы могли наблюдать исторические события на стыке левого фланга армии Чуйкова и армии Шумилова. Именно на этом небольшом участке протяженностью всего 10 километров немцы и вышли к Волге. Раненые стекаются в полковой медицинский пункт и ожидают эвакуации. Помощь приходит 25 сентября 1942 года. Первые бронекатера вселяют надежду на спасение. Но в момент высадки советских моряков встречает пулеметный огонь фашистов. На помощь десанту приходит артиллерия, укрепления гитлеровцев берутся штурмом, и солдаты вермахта захвачены в плен.

Маршал Советского Союза Василий Чуйков, командующий 62-й армией, писал в воспоминаниях о Сталинградской битве: «Кто работал на переправах, тот ежечасно, ежеминутно, с глазу на глаз встречался со смертью. Поистине нужны были стальные нервы и несравнимое мужество, чтобы переплывать через Волгу туда и обратно под шквальным артиллерийским, минометным и авиационным огнем. Сталинградские переправы тех дней сыграли неоценимую роль в обеспечении армии войсками, боевой техникой, боеприпасами, горючим».

Предпраздничная акция «Живая память», состоявшаяся накануне 9 мая во ВГУВТ, – словно финальная настройка человеческих чувств перед праздником. Звучали песни и стихи военных лет. В фойе развернулась масштабная выставка с фронтов Специальной военной операции – фашистская литература нового времени, трофеи и образцы натовского вооружения.

Но кульминацией линейки праздничных мероприятий стал Парад Победы у стен нижегородского Кремля, на главной площади Нижнего Новгорода. После нескольких месяцев подготовки 150 лучших курсантов ВГУВТ в парадном расчете прошли по площади Минина. Впервые к «кулибинцам» присоединились воспитанники института «Морская академия». В этот же день состоялась премьера флеш-моба. Песню «Нам нужна одна Победа» из легендарного кинофильма «Белорусский вокзал» исполнили курсанты, студенты, сотрудники и преподаватели всех институтов ВГУВТ, включая филиалы. Мы – поем, мы – помним, мы – гордимся!

Егор ГЛАДЫШЕВ,
начальник пресс-службы ВГУВТ

*Об исторической реконструкции, Параде Победы, флеш-мобе смотрите спецвыпуск первой на государственном российском телевидении программы о морских и речных профессиях «proВодник» (производство пресс-службы ВГУВТ). Доступно по QR-коду сверху.



СКФ Совкомфлот



**ПОЗДРАВЛЯЕМ
С ДНЕМ РАБОТНИКОВ
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!**

Реклама

Главный редактор –
Татьяна Шадрина

Над спецвыпуском работали: директор по региональным проектам – Барсегян Р.В.,
руководитель проекта – Солякова М.Б.

Редакция благодарит ФГУП «Росморпорт»
за предоставленные фотографии.

Сергей Лебедин –
верстка

Редакция газеты «Транспорт России»
На правах рекламы