

# С Днем работников морского и речного флота!

# Транспортный вестник

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»



Уважаемые работники морского и речного транспорта, дорогие ветераны отрасли!

От имени Федерального агентства морского и речного транспорта и от себя лично поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота! Это праздник всех тех, кто судьбой и сердцем связан с флотом, кто искренне радеет за отрасль и каждый день трудится для ее развития.

Мы гордимся историей отечественного флота, уважаем и помним титанический труд многих поколений моряков и речников, судоремонтников и работников портов, направленный на увеличение экономической мощи России.

Сегодня отрасль успешно адаптируется к вызовам времени – продолжается реализация масштабных проектов, на отечественных верфях строятся современные суда, выстраиваются новые логистические цепочки.

Сбалансированное развитие морских портов, обеспечение безопасности мореплавания и судоходства, рост перевозок по международным транспортным коридорам, цифровизация транспортного комплекса – эти и другие задачи ставит перед нами руководство страны.

Дорогие друзья! Работа продолжается, и я уверен, что в наших общих силах сделать отрасль лучше! От всей души желаю вам благополучия, крепкого здоровья, семейного тепла и семь футов под килем!

Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта  
Андрей Тарасенко



Уважаемые коллеги!

От имени коллектива ФГУП «Росморпорт» и от себя лично поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота!

Создание регулярного флота Петром I стало поворотным этапом в судьбе России, перед которой открылись масштабные перспективы. Водный транспорт исторически играет стратегическую роль в развитии экономики нашей страны, укреплении ее потенциала и авторитета на международной арене.

Моряки и речники вносят весомый вклад в обеспечение бесперебойного и безопасного судоходства, укрепление транспортной и логистической инфраструктуры. Выполнение значимых задач, поставленных руководством страны, было бы невозможно без профессионализма специалистов, их инициативности, искреннего стремления принести пользу Отечеству.

Пусть в этот праздничный день работники водного транспорта получат заслуженное внимание, искренние слова благодарности и восхищения. Желаю успехов в труде, крепкого здоровья, мирного неба! Счастья и благополучия вам и вашим семьям!

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт»  
С.В. Пылин



Уважаемые коллеги!

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

Этот год ознаменован знаковым юбилеем – 100 лет назад было создано общество «Совторгфлот», под контролем которого был объединен весь гражданский морской флот страны. Централизация управления позволила государству успешно и системно развивать морской транспорт как единую отрасль и как важнейший элемент внешней торговли.

За 100 лет морской флот России проделал вместе со страной большой путь, неизменно с честью решая трудные, но важные для национальной экономики задачи. Сегодня отечественный флот по-прежнему остается надежной опорой российского экспорта, обеспечивая стратегические интересы нашей страны.

Несмотря на сложные условия работы, российские моряки остаются примером высокого профессионализма и преданного отношения к делу, с честью хранят традиции и культуру флота. Особую благодарность адресуем ветеранам отрасли.

От всей души желаю вам крепкого морского здоровья, успеха, благополучия и стабильной безаварийной работы.

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



# Лидер отрасли

ФКУ «Дирекция госзаказчика» – 30 лет

ДИРЕКЦИЯ  
ГОСЗАКАЗЧИКА



**ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, КОЛЛЕГИ!**

Пользуясь случаем, на страницах «Транспортного вестника», посвященного Дню работников морского и речного флота, хочу выразить огромную личную признательность всем сотрудникам Федерального казенного учреждения «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» за их высокопрофессиональный труд, благодаря которому за тридцатилетнюю историю учреждения удалось выстроить эффективную систему строительства нового гражданского флота России и масштабных гидротехнических сооружений, что неоднократно было высоко оценено руководством Федерального агентства морского и речного транспорта.

В настоящее время роль развития отечественного водного транспорта сложно переоценить. Отрасль переживает небывалый подъем. Уверен, что коллектив ФКУ «Дирекция госзаказчика» даже в самых сложных условиях проявит надежность и обеспечит качественную и своевременную реализацию запланированных мероприятий, сможет взять на себя повышенные обязательства, требуемые временем.

День работников морского и речного флота – это еще один повод заверить руководство страны в том, что учреждение и в дальнейшем будет обеспечивать национальные интересы Российской Федерации и гарантировать качество своей работы, успешно решая все поставленные задачи!

С праздником!

Генеральный директор  
ФКУ «Дирекция госзаказчика»  
Л. С. Машаев



Департаментом морского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации был издан приказ от 31 марта 1994 года № 29 о создании государственного учреждения «Генеральная дирекция государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота России».

В 2002 году государственное учреждение «Генеральная дирекция государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота России» было переименовано в федеральное государственное учреждение «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта».

В 2004 году ФГУ «Дирекция госзаказчика» вошло в структуру вновь образованного Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21.02.2011 № 254-р





ФГУ «Дирекция госзаказчика» было преобразовано в федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» (далее – ФКУ «Дирекция госзаказчика», учреждение).

В 2024 году ФКУ «Дирекция госзаказчика» отмечает свое 30-летие.

ФКУ «Дирекция госзаказчика» к сегодняшнему дню накопило огромный опыт в сфере судостроения и, следуя традициям, продолжает развиваться и передавать знания молодым специалистам. Ответственный подход, настойчивость и индивидуальный вклад каждого сотрудника позволили достичь значимых успехов в реализации большого количества мероприятий, связанных как со строительством нового гражданского флота России, так и с возведением различных гидротехнических сооружений.

С начала своего основания одним из главных направлений деятельности ФКУ «Дирекция госзаказчика» являлось проектирование и строительство транспортных судов – сухогрузов и нефтеналивных судов.

Класс судов, а также их назначение менялись в зависимости от потребностей отрасли и национальных интересов страны. Специалисты учреждения участвовали в строительстве и проектировании атомных ледоколов. В настоящее время ФКУ «Дирекция госзаказчика» на делегированных Росморречфлотом правах государственного заказчика активно участвует в строительстве аварийно-спасательных, грузопассажирских и гидрографических судов.

За свою многолетнюю историю под наблюдением и контролем ФКУ «Дирекция госзаказчика» построило более 50 единиц судов различного класса.

Однако строительство судов – это не только закладка киля, сварка корпуса, насыщение оборудованием, спуск судна на воду и проведение различных испытаний судна. Большую долю в реализации строительства занимают процессы, не связанные с самим строительством, – это сбор потребностей эксплуатирующих предприятий, согласование характеристик перспективных судов, различные стадии их проектирования, внесение предложений и обоснований по их строительству, проведение конкурсных процедур и составление множества отчетов в различные органы власти.

Судостроение не стоит на месте, и учреждение развивается вместе с ним – представляет отрасль на профильных выставках, форумах, а также принимает активное участие в совершенствовании законодательной базы, связанной с судостроением.

В последнее время российская судостроительная отрасль столкнулась со многими трудностями.

Вследствие введения в отношении Российской Федерации экономических санкций были созданы предпосылки, препятствующие реализации мероприятий по строительству судов в рамках заключенных государственных контрактов: отказы в поставках импортного оборудования из западных стран, отказы в выполнении шеф-монтажных и пусконаладочных работ по ранее поставленным товарам, отказы в

поставке сменно-запасных частей, а также отказы в выполнении гарантийных обязательств. Кроме того, в санкционном списке оказались ведущие судостроительные верфи, большинство российских предприятий приборостроения, которые теперь не могут получать импортные комплектующие и необходимые материалы.

ФКУ «Дирекция госзаказчика» совместно с судостроительными организациями и проектными бюро в рамках своей компетенции выполняло огромную работу по поиску и применению отечественных комплектующих и оборудования, а также оборудования из дружественных стран для строительства судов по государственным контрактам; внесению изменений в рабоче-конструкторскую документацию судов и переладке ранее изготовленных металлоконструкций, корпусов, устройств, систем.

За последние пять лет учреждение передало эксплуатирующим организациям 13 единиц судов. Наряду с этим заключено 12 новых государственных контрактов на строительство 18 единиц судов различного класса на общую сумму 47,2 млрд руб.

За достигнутые успехи экспертная комиссия Росморречфлота в конкурсе «Лидера отрасли» признала ФКУ «Дирекция госзаказчика» победителем в номинации «Лучшая организация, выполняющая функции государственного заказчика в области морского и речного транспорта».

Среди важных перспективных направлений до 2035 года мож-

но отметить участие учреждения в развитии Арктической зоны. В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 01.08.2022 № 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 года» предусмотрено строительство аварийно-спасательного флота.

Другим перспективным направлением является расширение участия в судостроении в рамках государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 30.01.2019 № 63.

Наряду со строительством служебно-вспомогательного флота ФКУ «Дирекция госзаказчика» продолжит строительство грузопассажирских судов, которые позволяют обеспечить транспортной доступностью население Дальневосточного федерального округа, являются импульсом для социально-экономического развития отдаленных регионов, а также повышают инвестиционную привлекательность данных территорий нашей страны.

В то же время ФКУ «Дирекция госзаказчика» выполняет и иные функции. В частности, по поручению Росморречфлота рассматривает инвестиционные декларации о намерениях инвестирования в строительство и реконструкцию объектов портовой инфраструктуры на предмет их соответствия утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.04.2022 № 798 «Правилам разработки, утвер-

ждения и согласования инвестиционной декларации».

Дополнительно ФКУ «Дирекция госзаказчика» по поручению Росморречфлота проводит экспертную оценку предоставляемых материалов о наличии или отсутствии неразрывной связи объектов инфраструктуры морских портов, относящихся к недвижимому имуществу, и об обеспечении технологического процесса оказания услуг в морских портах. Такая оценка представляется в соответствии с п. 13 Административного регламента Росморречфлота, который регулирует предоставление государственной услуги по выдаче данных заключений в соответствии с приказом Минтранса России от 11.11.2020 № 114.

Сегодня обсуждаются различные планы расширения деятельности учреждения, в том числе с последующим изменением организационно-правовой формы учреждения.

В первую очередь это техническое наблюдение за строительством судов сторонних заказчиков, оказание проектно-конструкторских услуг широкого спектра при проектировании судов различного назначения. Учреждение также может выполнять функции разработчика технической документации для строительства, модернизации и ремонта судов.

Прорабатывается возможность расширения экспертной деятельности, которая представляет собой одно из перспективных направлений развития учреждения в рамках центра компетенций в интересах Российской Федерации.



# Судоходству – бесперебойность

## В Волжском бассейне уверенно стартовала навигация–2024

**В** Волжском бассейне уверенно стартовала навигация 2024 г. Рассказывает руководитель ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрий Бессмертный.

– Водные пути Волжского бассейна обслуживают 7 филиалов: Нижегородский, Казанский, Самарский, Саратовский, Волгоградский, Вятский и Астраханский. Гидроузлы – Городецкий, Чебоксарский, Самарский и Балаковский – находятся в зоне ответственности коллективов районов гидроузлов и судоходства.

В период разворота навигации во всех филиалах проводятся весенне-летние инспекторские осмотры пути, данные которых говорят о том, что фактическая расстановка знаков навигационного ограждения соответствует утвержденным схемам, их количественный и качественный состав соответствует требованиям безопасных условий плавания судов. Видимость знаков и сигнальных огней соответствует требованиям ГОСТ 26600–98т.

Бесперебойное судоходство в течение всей навигации обеспечивается проведением комплекса путевых работ, включающего: дноуглубление, содержание навигационных знаков, обеспечение навигационной чистоты судоходных трасс за счет проведения тральных и дноочистительных работ.

В соответствии с госзаданием на 2024 год в эту навигацию для судоходства открыто 4141,6 км водных путей, из них с гарантированными габаритами 3144,4 км – это судоходные трассы на реках Волга, Ока, Кама, Сура, Вятка. В дельте реки Волги – дополнительные судовые ходы, убежища, подходы и т.д.

Степень насыщенности водных путей навигационными знаками, как и в предыдущие годы – 1 знак на 1 км.



**Поздравляю всех речников, путейцев, гидротехников, связистов с профессиональным праздником! Крепкого вам здоровья, семь футов под килем и гарантированных глубин. Пусть вас всегда ждут на берегу.**

**Руководитель ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрий Бессмертный**

Для выполнения госзадания по содержанию судоходной обстановки в 2024 году будут приобретены современные оборудование и материалы, в числе которых: более 8 тыс. электрических источников питания – батареи «Лиман», фонари и комплектующие к ним, а также цепи и якоря для навигационных знаков, оборудование для спутникового обеспечения путевой флоты.

На дноуглубительных работах в навигацию 2024 года запланировано задействовать 12 земснарядов. На транзите намечено выполнить дноуглубительные работы объемом 5 млн 575 тыс. куб. м грунта. Два земснаряда – «Профессор Н.В. Лукин» и «Инженер Попов» – планируются к работе на Волго–Каспийском морском судоходном канале 15 июля и

1 июля, соответственно. Для команды «Профессора Н.В. Лукина» это будет третья навигация на этом ответственном участке водного пути, для «Инженера Попова» – вторая.

В начальный период навигации были выполнены дноуглубительные работы и по коренному улучшению судоходных условий на Черноярском водном узле Нижней Волги, где существующий судовой ход на участке 2746,0 – 2756,5 км р. Волги перенесен в левобережную протоку.

В навигацию 2024 года русловыми партиями планируется выполнить 21,0 тыс. км промеров, из них на транзите 16,5 тыс. км, на внетранзитных работах – 4,5 тыс. км.

Несколько слов об одном из волжских гидроузлов – Городецком. Прошедший межнавигационный пери-

од был горячим как для коллектива гидроузла, так и для специалистов ООО «ССМ», которые выполнили замену ворот шлюза № 16 и с честью справились со сложным заданием. Напомним, что год назад грузовой состав с двумя баржами совершил навал на ворота шлюза. Эксперты признали их непригодными к работе и не подлежащими ремонту. Пришлось пройти сложный и многоэтапный путь от проектных работ до изготовления, все этапы Госэкспертизы до изготовления и монтажа металлоконструкций. И в день открытия на Верхней Волге навигации ворота 16-го шлюза вступили в работу. Это стало наглядным результатом нашей совместной работы с подрядчиками.

В Городеце продолжают работы по строительству дополнительной камеры 15А. Ведутся работы по забивке четырех рядов шпунта. В последующем предстоит выполнить большой объем работ по бетонированию. Сдача объекта запланирована на следующий год.

**Справка.** Городецкий гидроузел входит в число 20 крупнейших инфраструктурных проектов, которые будут реализованы за счет средств федерального бюджета. Заказчиком проекта выступает ФКУ «Ространсmodernизация».

Реконструкция судоходных шлюзов Городецкого гидроузла призвана обеспечить гарантированную глубину 4,0 м для судоходства между Нижним Новгородом и Городцом и увеличить пропускную способность участка с 12 до 32 млн тонн грузопотока. Тем самым должен быть ликвидирован наиболее проблемный лимитирующий судоходство участок водных путей на Единой глубоководной системе европейской части страны, что создаст благоприятные условия в том числе для нара-



щивания транзитного судоходства в рамках перспективного водного маршрута Международного транспортного коридора «Север–Юг».

Напомним, Президент России Владимир Путин по итогам состоявшегося 20 июня 2023 года совещания по вопросам развития речного судоходства дал ряд поручений правительству РФ.

В частности, кабинету министров поручено принять дополнительные меры по завершению в плановые сроки мероприятий по реконструкции судоходного шлюза № 15 Городецкого гидроузла. Речь идет в том числе о строительстве дополнительной камеры шлюза и создании 40-км судоходного канала от Городеца до Нижнего Новгорода.

В условиях большой стройки для судоводителей выявились сложности с прохождением участка нижнего подходного канала. Надо с пониманием отнестись к ситуации, проявить максимум собранности и профессионализма. Как говорится, трудности временные, удобства – постоянные.

Системное выполнение комплекса путевых работ было и будет залогом создания условий для безопасного судоходства в Волжском бассейне.



# Порту будущего – 50!

## Полвека – это только начало

**К**рупнейшему в нашей стране угольному порту, специализирующемуся на закрытой перевалке – АО «Восточный Порт» – в текущем году исполнилось ровно полвека. Путь в 50 лет, пройденный «Восточным Портом», это не только годы, но и судьбы тысяч людей, знаковые победы и выдающиеся результаты. Это – свидетельство славного прошлого и предвосхищение великого будущего. «Восточный Порт» – порт будущего – стремится только вперед.

В 60-е годы прошлого века отсутствие достаточной портовой и железнодорожной инфраструктуры существенно ограничивало возможности стремительно развивающейся экономики СССР. Поэтому уже в 1970 году правительство страны утвердило программу строительства объекта в бухте Врангеля под названием «Порт Восточный».

Уже 17 апреля 1971 года над будущим индустриальным гигантом подняли знамя Всесоюзной ударной комсомольской стройки. Возводить «морские ворота» ехали энтузиасты со всей страны. Такое всеобщее сплочение вокруг высокой идеи дало свои плоды – портовую инфраструктуру начали создавать ускоренными темпами.

– За полвека площадь порта увеличилась более чем в 4 раза! Не зря «Восточный Порт» считается крупнейшим в России специализированным терминалом с высокотехнологичной перевалкой угля, – с гордостью рассказывает управляющий директор АО «Восточный Порт» Вадим Байбак. – Сегодня наша компания является настоящими воротами в Азию для угольщиков России и поставляет продукцию отечественных компаний в полсотни стран мира!

Растут площади, растет география поставок, растут и мощности.

Пять лет назад порт воплотил в жизнь крупнейший инфраструктурный проект. Была введена в эксплуатацию Третья очередь специализированного угольного комплекса, увеличившая портовые мощности более, чем в 2 раза – с 25 млн до 55 млн тонн в год. Спустя еще три года благодаря строительству нового причала общая мощность порта выросла до 58 млн тонн. Кроме того, сегодня портовики могут производить погрузку одновременно нескольких крупнотоннажных судов дедевейтом до 180 тыс. тонн, тем самым серьезно повысив производительность обработки флота.

Трудно себе представить, но за 50 лет работы «восточники» отгрузили больше 600 млн тонн грузов!

«Восточный Порт» является одним из немногих угольных терминалов в России, где применяются наилучшие доступные технологии на всех этапах перегрузки угля. Это вагонепокидыватели, крытые конвейерные линии, пересыпные станции с системами аспирации, мощные складские штабелелеккладчики – стакеры и заборщики угля – рекламмеры. Это и судопогрузочные машины, оснащенные системой орошения угольного потока, которая во многом обеспечивает герметичную погрузку угля в трюмы судов. Такая совокупность технологий уникальна, и не раз была отмечена коллегами на высоких уровнях.

Мощные стражи «Восточного Порта» – ветрозащитные сооружения и инновационная система пылеподавления. Высокие, с 7-этажных дом, металлические экраны, протянувшиеся на 3 километра, занимают площадь эквивалентную 9 футбольным полям! Сетчатая структура панелей позволяет ослаблять и сдерживать потоки ветра, эффективно препятствуя выносу пыли за пределы терминала.



В дополнение к впечатляющим ветрозащитным сооружениям портовики также обладают уникальной мобильной системой всесезонного пылеподавления. Самоходные портовые комплексы, являющиеся результатом эксклюзивного заказа, не имеют аналогов во всем мире. В летний период эти машины орошают территорию перегрузочного комплекса водой. А когда наступает зима, в дело вступают четыре мощных снегогенератора, способные производить 2400 литров снежной массы в минуту. Меньше чем за час они покрывают угольные склады плотным слоем снега, эффективно подавляя распространение пыли.

Постоянное совершенствование является неотъемлемой частью си-

стемы экологического менеджмента предприятия, которая охватывает все подразделения и процессы. «Восточный Порт» неустанно инвестирует в свою масштабную экологическую программу, которая на сегодняшний день достигла внушительных 6,5 млрд руб. Благодаря вложенным средствам и последовательному исполнению плана «Восточный Порт» сегодня стал флагманом портовой отрасли России в области внедрения природосберегающих технологий в производственный процесс.

Масштабная экологическая программа «Восточного Порта» не ограничивается ветрозащитными сооружениями и системой пылеподавления. Предприятие также реализует другие значимые инициати-

вы, направленные на минимизацию воздействия на окружающую среду.

«Восточный Порт» сотрудничает с природоохранными организациями и участвует в реализации программ по восстановлению популяций редких и исчезающих видов растений и животных. Все эти инициативы в комплексе обеспечивают высокий уровень экологической защиты «Восточного Порта» и гарантируют соответствие предприятия самым строгим природоохранным стандартам. Неустанные усилия по минимизации воздействия на окружающую среду делают «Восточный Порт» образцом экологически ответственного ведения бизнеса, а также примером для подражания для других предприятий отрасли.



# Безопасность мореплавания —

## ключевая задача Северо–Восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»

Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» является стратегически значимым, системообразующим для портовой отрасли России, крупнейшим титульным владельцем объектов прибрежно-портовой инфраструктуры и служебно-вспомогательного флота. ФГУП «Росморпорт» имеет 11 филиалов, оказывает услуги в 59 российских морских портах из 63.

Северо-Восточный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» охватывает своей деятельностью 8 морских портов: Ванино, Советская Гавань, Де-Кастри, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Магадан, Анадырь и Певек. Филиал является одним из наиболее крупных морских предприятий Дальнего Востока.

Одна из ключевых задач филиала и предприятия в целом – обеспечение безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним. Для этого филиал оказывает навигационные услуги с использованием службы управления движением судов (СУДС), лоцманские, ледокольные, экологические, буксирные услуги, услуги по предоставлению развозных судов.

### За судами – глаз да глаз

СУДС филиала в морских портах Ванино, Де-Кастри и Магадан созданы в соответствии с требованиями международных документов – конвенции СОЛАС-74 и связанной с ней резолюции ИМО А.1158(32) и укомплектовано высококвалифицированными специалистами, прошедшими все необходимые виды профессиональной подготовки, успешно сдавшими аттестацию квалификационной комиссии, создаваемой капитаном соответствующего морского порта.

СУДС Северо-Восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» предоставляет комплексные навигационные услуги судам, осуществляющим судозаходы в морские порты Ванино, Де-Кастри, Магадан, передает судам навигационную, оперативную, гидрометеорологическую и иную информацию, оказывает помощь в судозажождении, организует и регулирует движение судов, осуществляет контроль за движением судов и мониторинг судов на якорных стоянках.

В настоящее время филиал выполняет программу перехода на использование российского программного обеспечения на объектах критической информационной инфраструктуры (СУДС и ГМССБ). Внедрением отечественной системы управления движением судов в портах Ванино, Де-Кастри, Магадан будет заниматься российский разработчик ЗАО «Институт телекоммуникаций». По результатам



### Уважаемые коллеги!

**От имени коллектива Северо–Восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» и от себя лично поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота! Морской и речной транспорт – важная и надежная составляющая транспортного комплекса России, неотъемлемая часть ее экономики. Во все времена водный транспорт служил основой хозяйственного и промышленного освоения регионов, способствовал расширению внешнеторговых связей, развитию туризма.**

**Для Хабаровского края, Магаданской области и Чукотского автономного округа труд работников флота имеет особое значение. Успех развития отрасли, в том числе в дальневосточном регионе, во многом зависит от слаженной работы представителей всех морских и речных профессий.**

**В день профессионального праздника с огромной радостью и поздравляю всех работников и ветеранов морского и речного флота, всех портовиков, судоремонтников, тружеников водных путей и гидросооружений, всех специалистов, обеспечивающих деятельность на море и реке.**

**Дорогие коллеги, в профессиональный праздник желаю вам дальнейших трудовых побед, благополучия и удачи во всех начинаниях! Крепкого здоровья, счастья и надежного тыла! Семь футов под килем!**

**Директор Северо–Восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»  
Елена Буланова**

выполнения работ планируется обновить аппаратные средства и осуществить переход системы обработки, отображения и регистрации информации (СООРИ).

Мероприятия проводятся во исполнение Указа Президента России «О мерах по обеспечению технологической независимости и безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации». Методических рекомендаций по переходу на использование российского программного обеспечения, в том числе на значимых объектах критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, утвержденный приказом Минцифры России, и плана ФГУП «Росморпорт»

по переходу на использование российского программного обеспечения на объектах критической информационной инфраструктуры на период 2022–2024 годов.

Переход на отечественное программное обеспечение исключит фактор воздействия на критические информационные системы через иностранное ПО, что в свою очередь обеспечит безопасность данных систем.

### У хорошего лоцмана карта в голове

Еще одной службой филиала, обеспечивающей безопасность мореплавания, является лоцманская.

Лоцманские проводки в морских портах Ванино, Де-Кастри, Охотск, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре, Певек, Анадырь являются обязательными. Это связано со сложной навигационной обстановкой на подходах к портам и на фарватерах в самих портах. Лоцманам филиала приходится работать в сложных гидрометеорологических условиях из-за климатических особенностей регионов присутствия (тумана, льда, ветра, волнения моря). Лоцманы филиала осуществляют швартовные операции с крупнотоннажными балкерами длиной до 300 метров и дедвейтом до 200 тыс. тонн.

Так, лоцманская служба Северо-Восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» с учетом работы сезонных портов Анадырь, Певек, Николаевск-на-Амуре, Охотск выполнила за 2023 год более 7 тыс. швартовных операций, за 4 месяца 2024 года – почти 1,5 тыс.

В связи с расширением территории порта Ванино для строящегося морского терминала «Порт Эльга» в районе поселка Чумикан в Удской губе Охотского моря планируется увеличение района лоцманского обслуживания. С III квартала 2024 года лоцманы филиала будут осуществлять лоцманские проводки судов длиной до 235 метров и дедвейтом до 85 тыс. тонн, следующих в морской терминал «Порт Эльга».

Для предоставления качественных лоцманских услуг в новом районе четыре лоцмана филиала в мае 2024 года прошли подготовку на тренажере в г. Санкт-Петербурге.

### Толщиной льда ледокол не испугать

За два десятилетия успешной деятельности на благо морской отрасли ФГУП «Росморпорт» сформировало крупнейший в мире ледокольный флот.

Ледокольное обеспечение в заморозающих морских портах Ванино, Магадан и на подходах к ним необходимо для обеспечения их бесперебойной работы в зимний период. Росморречфлотом ежегодно утверждается план расстановки ледоколов.

На период ледокольной проводки судов в 2023–2024 годах для обеспечения морских портов Ванино и Магадан были направлены ледоколы «Магадан», «Капитан Хлебников» и «Москва».

В зимнюю навигацию 2023–2024 годов ледовая обстановка заметно отличалась от среднестатистической и характеризовалась как сложная. В январе 2024 года стояли аномально низкие температуры, прохождения глубоких циклонов не наблюдалось и толщина льда постоянно увеличивалась и распространя-

лась на больших площадях. Но, несмотря на крайне тяжелую ледовую обстановку, ледокольные проводки судов выполнялись безаварийно, профессионально и без задержек.

Общее количество проведенных судов ледоколом «Москва» – 115, ледоколом «Магадан» – 151, ледоколом «Капитан Хлебников» – 168.

### Всегда на связи

Для обеспечения связи судов, терпящих бедствие, с Морским спасательным подцентром (МСПЦ), находящимся в г. Южно-Сахалинске, в филиале функционирует береговая станция Ванино морских районов А1, А2 глобальной морской системы связи при бедствиях (ГМССБ). Специалисты филиала, несущие вахту управления связи ГМССБ, обеспечивают в центре круглосуточный контроль радиомофидра на частотах бедствия.

В целях повышения уровня безопасности мореплавания, эффективности судоходства, охраны жизни на море, защиты морской среды и экологии побережья в акватории Восточно-Сибирского моря Северо-Восточный бассейновый филиал планирует строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии на трассах Северного морского пути, в частности, планирует строительство береговой станции Певек международной автоматизированной системы оповещения (НАВТЕКС).

В настоящий момент разработана проектная документация строительства объектов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ) на трассах Северного морского пути береговой станции Певек службы НАВТЕКС. Разработчик проекта – АО «Сибирский институт по изысканиям и проектированию сооружений связи «ГипроСвязь-4». В 2024 году планируется провести конкурентные мероприятия по выбору генерального подрядчика для проведения строительного-монтажных работ. Ввод объекта в эксплуатацию планируется в течение ближайших 2–3 лет.

Стройка будет выполняться в рамках пункта 4 Комплексного плана развития аварийно-спасательной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации, утвержденного заместителем Председателя Правительства РФ Ю.И. Борисовым.

Благодаря слаженной работе и высоким показателям деятельности в 2023 году службы обеспечения безопасности мореплавания Северо-Восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» признаны лучшими на предприятии.

Награда вручена директору филиала Елене Булановой 10 апреля 2024 года на совещании по подведению итогов работы за 2023 год.



Ледокол «Москва»



Ледокол «Капитан Хлебников»

# Навигация спросит строго

Но речники Обь–Иртышского бассейна готовы справиться с любыми трудностями



Дорогие друзья!

**Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем морского и речного флота! Труд речников всегда важен и востребован! Мне хочется пожелать каждому из вас долгой и успешной работы, которая в итоге будет вести к развитию и процветанию флота Российской Федерации! Особые слова благодарности – ветеранам отрасли, которые своим примером задали потомкам дальнейшие ориентиры пути! С праздником вас, дорогие друзья! Успехов вам во всех начинаниях и только попутного ветра во все паруса! С уважением,**

Руководитель ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть»  
Р.А. Чесноков

Два месяца прошло с момента открытия навигации 2024 года на внутренних водных путях Обь–Иртышского бассейна. 28 апреля в Омске состоялось торжественное открытие навигации на Иртыше, несколькими днями позже – 2 мая – был дан торжественный старт навигации на Оби.

Однако стоит отметить, что по многочисленным просьбам судовладельцев речные суда пошли по Оби несколько раньше – примерно в 20-х числа апреля, как только позволил сход льда и были выставлены знаки СНО.

В начале мая был открыт судопропуск через Новосибирский шлюз. Перед открытием навигации специалисты Новосибирского района водных путей, гидросооружений и судоходства проверили техническое состояние сооружения, еще одна инспекторская проверка сооружения была проведена менее чем через месяц после начала судопропуска.

Новосибирский шлюз – единственное подобное судоходное сооружение за Уралом, в задачи которого входит безаварийное обеспечение грузовых и пассажирских перевозок. Шлюз связывает судоходством не только Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайским краем, но и районы Крайнего Севера, что в результате позволяет решать многие экономические проблемы Сибирского региона.

Первое шлюзование навигации 2024 года на Новосибирском шлюзе было проведено 6 мая. К настоящему моменту через шлюз прошли более 150 судов, выполнены около

100 шлюзований.

Перед любой навигацией речники Обь–Иртышского бассейна проводят судоремонтные работы. Нынешняя не стала исключением: на все виды судоремонта (текущий, средний и капитальный) были поставлены 239 судов. Ремонт был проведен, в частности, на одном из «тяжеловесов» учреждения – земснаряде «Ямал», приписанном к Тобольскому РВПИС.

Для осуществления этого процесса нужно было сделать выморозку судна. Это достаточно интересный, но при этом и сложный процесс. Читается снег, чтобы не было снежной шапки, затем ежедневно снег выбирается медленно: за один день специалисты выгребают несколько сантиметров и останавливаются – нужно, чтобы дальше все замерзло. Выморозку могут производить только очень опытные сотрудники, одно неверное движение – и можно затопить результат многодневного тяжелого физического труда. На «Ямале» проводилась выморозка в носовой части судна для опускания левой рамы (сосуна), замены втулок подпятника, наплавки быстро изнашиваемых деталей грунтовых насосов. Землесос «Ямал» в навигационный период также разрабатывает устьевые участки рек для обеспечения безопасного захода транспортных судов к причальным сооружениям. Ежегодно землесос поднимает не менее полумиллиона кубометров грунта на дноуглубительных работах.

Между тем в навигацию 2024 года речникам бассейна предстоит освоить работу на новых судах. Так,



Несамостоятельный дноуглубительный землесос «Евгений Плескевич»

на службу поступили два несамостоятельных дноуглубительных землесоса «Евгений Плескевич» и «Тобол» проекта 4395 класса «О 2.0 (лед 10) А». Суда были построены в 2023 году ПАО «Судоремонтно-судоостроительная корпорация» в городе Гордце по государственной программе «Развитие транспортной системы». Суммарная мощность главных двигателей – 2000 кВт. Насосные агрегаты землесосов рассчитаны на извлечение 700 кубометров грунта в час.

В апреле «Евгений Плескевич» был отбуксирован в Барнаульский район водных путей и судоходства, где и будет работать на постоянной основе. «Тобол» поступил на вооружение путейцев Тобольского района водных путей и судоходства. Еще одно новое судно – несамостоятельный мелкоосадящий земснаряд «Полуйский-1» (проект Ц 490ДА) был получен ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» в рамках контракта на оказание услуг финансовой аренды (лизинга). Земснаряд был построен в 2023 году. По проекту глубина разработки – от 1 до 12 м. Длина судна – 45,6 м, ширина – 9,46 м, мощность главного двигателя – 746 кВт. Насосный агрегат земснаряда рассчитан на извлечение 500 кубометров грунта в час.

С учетом получения новых судов дноуглубительные работы в навигацию 2024 года в Обь–Иртышском бассейне будут выполнять 12 единиц дноуглубительной техники. По плану объем дноуглубительных работ в нынешнюю навигацию будет примерно на уровне прошлого года и составит более 5 млн кубометров грунта. Однако условия начала навигации 2024 года несколько разнятся с предыдущим аналогичным периодом. Стоит отметить, что наполняемость Иртыша во многом зависит от полоусков из Шульбинского водохранилища, а его наполняемости в первый период навигации было вполне достаточно для того, чтобы обеспечить гарантированные глубины судовых ходов. Что касается водности реки Обь, то на нее влияют попуски из Новосибирского водохранилища, и

этот показатель на начальном этапе навигации 2024 года тоже не вызвал каких-либо опасений у путейцев Обь–Иртышского бассейна.

Для того чтобы обеспечивать комфортные условия для судоходства по внутренним водным путям Обь–Иртышского бассейна, трудится отдел картографии и изыскательских работ. К навигации 2024 года были обновлены сразу четыре бумажные лоцманские карты: реки Иртыш – от 2048-го км до города Омска; реки Северная Сосьва – от устья реки Ляпин до устья; озера Телецкого и Новосибирского водохранилища. К навигации будущего года планируется обновить еще три бумажные лоцманские карты – все они относятся к разным участкам Оби: от Новосибирского гидроузла до устья реки Томь; от устья реки Томь до села Соснино; от села Соснино до устья реки Иртыш.

В навигационный период текущего года специалисты проведут оплавывание картографических материалов, которые подготовлены для переиздания вышеуказанных карт. Работы по оплавыванию специалисты проводят для того, чтобы выявить и устранить неточности в имеющихся материалах.

Помимо работы над бумажными картами, в постоянном режиме идет корректировка электронных навигационных карт. В текущем году отдел картографии ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» запланировал в 2024 году внести исправления в 272 ячейки электронных навигационных карт на 6664 км водных путей. После объединения двух бассейнов – Обь–Иртышского и Обского – общее количество ячеек электронных навигационных карт Обь–Иртышского бассейна составляет 1099 штук. 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 разрядам

плавания «О» и «М». На такие участки бумажные и электронные карты создают в управлении навигации и океанографии Министерства обороны России. Для обновления ЭНК русловые изыскательские партии в течение навигации собирают информацию, которую потом передают в отдел картографии. Сюда же стекаются данные об изменениях, произошедших на реке, от экипажей обстановочных бригад, чьи теплоходы оснащены судовыми обстановочными комплексами (СОК). Отметим, что в 2023 году новыми комплексами были оснащены 10 обстановочных судов учреждения в Ханты–Мансийском и Ямало–Ненецком окружных управлениях водных путей и судоходства.

Параллельно с путейцами в навигационный период начинается работа и у службы государственно-портового контроля Обь–Иртышского бассейна. В этом году перед началом навигации все 24 инспектора собрались в Омске на семинаре, в рамках которого смогли встретиться с руководителем ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» Романом Чесноковым и задать ему вопросы. Такие моменты прямого общения с руководством позволяют разрешить накопившиеся противоречия и обменяться опытом с коллегами. По состоянию на май инспекторы ГПК бассейна провели более полтысячи проверок судов. Были выявлены 326 нарушений обязательных требований, временно задержаны 25 единиц флота. За аналогичный период прошлого года инспекторы проверили 465 судов, выявили 367 нарушений, задержали 19 единиц флота. По итогам всего навигационного периода 2023 года было проверено 2801 судно и плавучий объект, выявлены 4666 нарушений обязательных требований. Основные нарушения, с которыми сталкиваются инспекторы в результате проверок, – отсутствие на судне судовых документов, в том числе судового журнала, свидетельства о минимальном составе экипажа, акта готовности судна к эксплуатации.

Прогнозы на навигацию 2024 года дают надежду на то, что уровень воды в реках бассейна в нынешнем году будет выше среднегогодовых значений. Это позволит путейцам бассейна более эффективно выполнять поставленные задачи по обеспечению безопасности судоходства на внутренних водных путях Обь–Иртышского бассейна.



Передача штурвала



Новосибирский шлюз





# Традициям верны

## ФБУ «Администрация Амурводпуть» отметило два юбилея

На территории Хабаровского колледжа водного транспорта и промышленности 26 апреля 2024 года состоялся торжественный митинг, посвященный открытию навигации в Амурском бассейне внутренних водных путей (ВВП) у города Хабаровска.

В этом году речники Амура встречают уже 170-ю навигацию, – рассказал руководитель управления ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» (ФБУ «Администрация Амурводпуть») Александр Савин. – В мае 1854 года, по приказу генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьева от Шилкинского завода отправился первый дальневосточный пароход «Аргунь» под командованием капитана Александра Сгибнева. Этим рейсом пароход «Аргунь» открыл паровое судоходство в Амурском бассейне.

История управления водными путями на Амурском бассейне уходит корнями в 1894 год, когда впервые был командирован на Амур специальный отряд ведомства путей сообщения под названием «Экспедиция по исследованию реки Амур», а 3 января 1900 года Царским указом было создано «Управление водными путями Амурского бассейна» и утверждено его штат.

На момент образования управления водные пути составили без малого 4,5 тыс. верст и были закреплены за Сретенским, Благовещенским, Хабаровским и Николаевским участками, которые в свою очередь состояли из 12 дистанций пути. В управлении было 10 пароходов, по 5 паровых катеров и многочерпаковые земснаряды, 3 камне-карьерные земснаряды, 19 шаланд и судоремонтные мастерские в Сретенске и Благовещенске. В 1913 году протяженность водных путей, обслуживаемых управлением, составляла свыше 5,7 тыс. км.

На Амуре, в отличие от других рек России, где паровое судоходство начинали частные предприниматели, первые амурские пароходы были государственные. В этом была политическая и экономическая необходимость освоения дальневосточной речной магистрали для заселения территории Дальнего Востока.

В навигацию 2024 года в Амурском бассейне ФБУ «Администрация Амурводпуть» запланировано содержание 6975 км ВВП, из них с гарантированными габаритами и действующими средствами навигационного оборудования (СНО) 4856 км, в том числе 2744 км пограничных водных путей, которые обслуживаются совместно с путейцами КНР.

Для выполнения работ по содержанию судовых ходов и навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов учреждением в навигацию 2024 года будут введены в эксплуатацию 86 судов технического флота, в том числе з/с «Цимлянский», теплоходы «Путейский-15», «Гроч» и «Сапсан» нового судостроения, которые были получены ФБУ в 2023 году в рамках реализации мероприятий Государственной программы «Раз-



витие транспортной системы». Землесос «Цимлянский» будет использоваться для выполнения дноуглубительных работ на реке Зея с целью обеспечения доставки крупногабаритного оборудования для строительства Амурского ГХК, а т/х «Путейский-15», «Гроч» и «Сапсан» – для выполнения промерных и тральных работ, выставления и обслуживания навигационных знаков.

В текущем году флот учреждения пополнится еще тремя новыми судами: несамостоятельным дноуглубительным землесосом производительностью 700 м³/час который строится на Хабаровском судостроительном заводе, обстановочным судном проекта 3052 и изыскательским судном проекта RDB 66.62, которые строятся в Благовещенске. На судах нового судостроения для экипажей обеспечены хорошие производственные, санитарные и бытовые условия, они оснащены современным радионавигационным и навигационно-гидрографическим оборудованием

для качественного и эффективного выполнения путевых работ и судоходства.

Принятые в эксплуатацию обстановочные суда Хабаровского филиала выполняют промеры, траление судовых ходов на Амуре, акваторий причалов и обстановочных пунктов у Хабаровска, установку плавающих навигационных знаков и светосигнального оборудования на береговых знаках.

С 26 апреля открыто действие СНО на участке реки Амур от речного вокзала Хабаровска до п. Усурийский. По просьбе краевых, городских органов власти и судоходных компаний для обеспечения перевозки пассажиров 29 апреля ранее установленного срока открыто действие СНО на участках Среднего и Нижнего Амура у Хабаровска, в том числе на подходах к обстановочным пунктам пассажирских линий, а также на участках рек Тунгуска и Кур.

– Для успешной работы на судах нашего флота нужны молодые спе-

циалисты, люди с новым мышлением, способные осваивать и работать на современном оборудовании по новым технологиям и методам, – отметил Александр Савин. – Я уверен, что учащиеся и выпускники Хабаровского колледжа водного транспорта и промышленности пополнят гвардию речников Амурского бассейна. Управление всегда с большим вниманием и ответственностью относится к сохранению уникальных путевых кадров: производителей путевых работ, мастеров пути, монтеров судоходной обстановки, работников русловых изыскательских партий, специалистов землечерпательной техники. И чтобы стать настоящим путейцем, речником, помимо диплома об образовании, нужно иметь многолетний опыт работы на реке, знать ее нрав, проблемные участки и специфику работ.

Накануне открытия юбилейной навигации в Хабаровске прошло очередное, юбилейное 65-е совещание Смешанной российско-ки-

тайской комиссии по судоходству на пограничных реках. Мероприятие было проведено во исполнение положений российско-китайского межправительственного соглашения «О порядке плавания по пограничным рекам Амур, Уссури, Аргунь, Сунгача и оз. Ханка и об установлении судоходной обстановки на этих водных путях» от 2 января 1951 года.

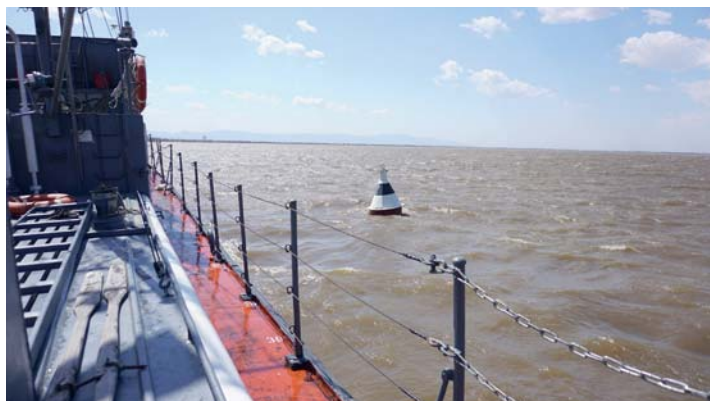
Совещание проходило в формате видеоконференции. В нем приняли участие специалисты ФБУ «Администрация Амурводпуть», Хабаровского и Благовещенского районов внутренних водных путей – филиалов ФБУ «Администрация Амурводпуть», Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота, министерства экономического развития и внешних связей и министерства транспорта и дорожного хозяйства Амурской области, департамента экономики правительства Еврейской автономной области, министерства транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края, МТУ Ространснадзора по ДФО, Пограничного управления ФСБ России по Хабаровскому краю и ЕАО, АО «Амурское пароходство», АО «Хабаровский речной торговый порт», АО «Торговый порт Благовещенск», АО «Хабаровскводтранс», ЗАО «Пассажирский порт «Амурассо», ООО «КомПасс», а также представители российских коммерческих предприятий водного транспорта Амурского бассейна.

На пленарных заседаниях и заседаниях рабочих групп были подведены итоги путевых работ и мероприятий по обеспечению судоходства за 2023 год, обсуждены и согласованы плановые мероприятия производства путевых работ по содержанию судовых ходов на пограничных участках рек в навигацию 2024 года, рассмотрены вопросы исполнения российскими и китайскими судоходчиками Правил плавания по российско-китайским пограничным рекам в 2023 году, согласованы мероприятия по обеспечению условий для безаварийного плавания судов на пограничных реках в 2024 году.

С 2009 года председателем российской части комиссии является руководитель ФБУ «Администрация Амурводпуть» Александр Савин.

Он отметил, что для улучшения условий судоходства стороны договорились в навигацию 2024 года изменить судовые ходы по схемам расстановки береговых навигационных знаков на 27 участках, перевести 80 знаков (российской стороной – 41, китайской стороной – 39), установить и содержать 199 плавающих знаков (российской стороной – 95, китайской стороной – 104), для изучения судоходных условий произвести изыскания на 89 участках (российской стороной – на 26 участках, китайской стороной – на 63 участках).

По большому числу вопросов повестки совещания стороны достигли необходимых договоренностей, которые вошли в итоговые документы совещания.





# Верный курс легендарной мореходки

## Ушаковка: 50 лет в авангарде морского образования страны

**30** апреля 1974 года Советом Министров СССР принимается важнейшее для развития набирающего силу советского танкерного флота решение об организации в городе Новороссийске высшего инженерного морского училища Министерства морского флота. Уже через год молодой вуз начнет готовить «танкеристов» на самой современной по тем временам учебной базе.

С тех пор прошел не один десяток лет, изменилось многое, но требования, которые выдвигает отрасль к морским кадрам, всегда оставались высокими.

Сегодня хорошо известная на всех морях и океанах альма-матер моряков-ушаковцев встречает свое 50-летие, завершая уже второй этап модернизации технологической инфраструктуры, значительно укрепив свои возможности в развитии образовательных и научных технологий.

Как вуз, находившийся в конце 90-х в бедственном положении, смог совершить столь мощный прорыв в совершенно другое качество образовательных возможностей? Как уже к середине нулевых смогли провести капитальный ремонт 90% всех площадей и коммуникаций? Дело в том, что именно в это сложное и неоднозначное время командование и ученый совет взяли решительный курс на модернизацию, расширение спектра научных исследований, освоение передового оборудования. Все это стало политикой трудового коллектива мореходки, родившейся в Новороссийске, на Малой земле.

После первого этапа модернизации единственное, что никак не вписывалось в новый облик современного морского вуза, – недостроенное здание, стоявшее с середины 80-х памятником перестройки.



**Ректор ФГБОУ ВО «ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова», д.т.н., профессор Кондратьев Сергей Иванович**

Но самостоятельно потянуть столь масштабную стройку вуз просто не мог. Нужна была поддержка Министерства транспорта РФ и Федерального агентства морского и речного транспорта. И Ушаковка эту поддержку получила!

В 2014 году, несмотря на серьезнейшие финансовые трудности, взрывной рост цен на строительные материалы и оборудование, возведение нового комплекса «Юг» не прекратилось. Эффективное использование бюджетных средств, правильное управление ресурсами позволили не просто достроить комплекс, а оснастить его современным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием, а также тренажерами последнего поколения. Новый корпус общей площадью более 15,5 тыс. кв. метров был передан для обучения специалистов морских направлений подготовки в 2019 году.

Итак, корпус «Юг», количественно расширил возможности вуза и стал заделом для перехода на новый уровень. По замыслу руководства Ушаковки, следующий этап – качественный прорыв в технологических, образовательных и научных возможностях. И этим следующим этапом стало создание технопарка.

В 2014 году, во время строительства учебно-лабораторного комплекса «Юг», Ушаковка получила волну санкций и с ней справилась. В 2022-м, приступая к созданию технопарка, пришлось противостоять уже цунами из санкций, но корабль даже не пошатнулся. Самое современное учебное оборудование было доставлено в Новороссийск в срок.

Технопарк – это прорыв в другое качество образовательных и научных возможностей в области профессиональных дисциплин морской транспортной отрасли. Командование университета одновременно разработало технологические решения для осуществления этого прорыва. Группы исследователей ученого совета побывали в передовых морских учебно-тренировочных центрах мира, посетили ведущие морские университеты, по крупицам собирая опыт других стран, для того чтобы этот уникальный, единственный в своем роде набор лабораторного оборудования, необходимый именно нашей отрасли и заточенный под специфические потребности наших компаний и их программ развития, появился в Новороссийске.

Что же такое современный высокотехнологичный технопарк? Для кого эта площадка? Здесь пересекаются сразу три направления: наука и образование, подготовка специалистов и, наконец, бизнес, занятый внедрением уникальных



инноваций и трансфером технологий. Основная задача – разработка и внедрение новых технологических решений, позволяющих увеличить производительность труда, повысить конкурентоспособность, стимулировать развитие эффективных технологий и, самое главное, коммерциализировать научные результаты.

Вот такую отраслевую инновационную площадку удалось создать Ушаковке. Это уверенный шаг к достижению технологического суверенитета морского транспорта России. Технопарк позволит значительно повысить качество образования, обеспечить суверенитет в морских технологиях и создать передовую школу морских транспортных инженеров.

Что же дальше? В Государственном морском университете имени адмирала Федора Ушакова при поддержке Министерства транспорта РФ и Росморречфлота планируют осуществить третий этап модернизации.

Руководство отраслью одной из наиболее важных задач считает развитие материально-технической и лабораторной базы учебных заведений, развитие новых актуальных направлений подготовки транспортных профессий будущего. И Ушаковка решает эти задачи, вносит свой практический вклад в стратегическое инновационное развитие и глобальную конкурентоспособность морской отрасли страны.





# Точки роста

На вопросы «ТР» отвечает ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников



Делегация ГУМРФ во главе с ректором встречает министра транспорта РФ Романа Старовойта в рамках ПМЭФ

– Сергей Олегович, руководству страны сегодня особенно отмечается важность подготовки профессиональных кадров, повышение престижа транспортных профессий, сохранение преимущества в транспортной отрасли. Какие у университета существуют инициативы по данным направлениям?

– В условиях перехода всей страны на двухуровневую систему бакалавриат–магистратура нам удалось сохранить специалитет – обучение по образовательным программам в области подготовки плавательных составов морских судов, судов внутреннего водного плавания. В соответствии с ФГОС ВО с 2019 года срок подготовки по этим направлениям увеличен с 5 лет до 5,5 года, что обеспечивает прохождение тренажерной подготовки и плавательной практики в соответствии с требованиями Международной конвенции ПДНВ. Это позволило сохранить преимущество учебных планов, традиций, с одной стороны, и создать точки роста – с другой.

Среди инициатив университета хочу отметить возможность формирования индивидуальных траекторий обучения и присвоение дополнительных квалификаций при освоении образовательных программ.

Другая инициатива – заключение договоров о сетевом взаимодействии с работодателями в целях использования материально-технической базы и высокотехнологичного оборудования организаций для проведения практических занятий и научных исследований.

3 июня ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова заключил договор о сетевом взаимодействии с АО «Невское ПКБ» – ведущим предприятием по проектированию современных кораблей, научных исследовательских и экспедиционных судов, плавучих энергоблоков (в том числе с ядерной энергетической установкой). В его рамках будут реализованы образовательные проекты, нацеленные на обеспечение интересов государства и судостроительной отрасли.

24 мая подписан договор о сетевой форме реализации образовательных программ и сотрудничестве с ООО «Фертонин» – инженерной компанией, специализирующейся на выполнении комплексных морских изысканий, навигационно-гидрографическом и подводно-техническом сопровождении строительства и эксплуатации объектов подводных добычных комплексов, морского, речного транспорта.

В рамках соглашения между ГУМРФ и фондом «Люди моря» планируются мероприятия по популяризации морской деятельности человека и сохранению ее наследия. Есть предварительная договоренность о реализации на базе фонда образовательного подхода «Обучение служением» в форме выполнения курсового проекта.

– Какие меры поддержки или программы, на ваш взгляд, могут способствовать дальнейшему развитию водного транспорта?

– Меры государственной поддержки должны быть направлены на решение проблем, связанных с неблагоприятной возрастной структурой флота, недостатком его провозной способности при потенциальном росте грузовой базы, выведением из эксплуатации морально и физически устаревшего флота.

Для дальнейшего развития водного транспорта России государственная поддержка может включать в себя следующие меры:

– сохранение компенсации процентной ставки при кредитовании строительства судов на российских верфях, использование механизма лиминга для обновления судов, а также необходимо государственное финансирование для модернизации портовой инфраструктуры;

– налоговые льготы для компаний, работающих в сфере водного транспорта.

И, конечно, необходимо отметить, что важным фактором, обеспечивающим развитие и устойчивость водного транспорта, являются кадры.

Учитывая текущую кадровую ситуацию на внутреннем водном транспорте, следует отметить значимость подготовки и переподготовки не только управленцев, руководителей и инженерных кадров, но также и представителей рабочих профессий.

Необходимо обеспечить приток специалистов, обладающих цифровыми компетенциями и специальными знаниями в области искусственного интеллекта и робототехники, знающих инфраструктуру и принципы работы водного транспорта. Для создания кадрового потенциала необходимо подготовить и обучить таких специалистов, например, в рамках реализации механизма целевого обучения.

С 1 мая 2024 года вступило в силу постановление Правительства Российской Федерации от 27 апреля 2024 года № 555 «О целевом обучении по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования». В соответствии с постановлением потенциальные заказчики размещают свои заявки на единой цифровой платформе в сфере занятости и трудовых отношений «Работа в России». Причем это могут быть заявки и для обучающихся, и для лиц, поступающих в рамках целевой квоты.

В этом году к нам на данный момент обратились более 20 организаций, и все эти организации структуры водного транспорта, которые готовы заключить договоры на целевое обучение.

– Сергей Олегович, какими научно-инновационными разработками в области развития Арктики может гордиться университет?

– Недавно университет завершил научную работу по теме: «Выработка предложений по внесению поправок в нормативно-правовые акты и по разработке мероприятий по снижению рисков возникновения аварий на основании проведения оценки рисков в целях усиления готовности к ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в акватории Северного морского пути».

Ставились задачи по проведению оценки связанных с судоходством рисков разливов нефти и нефтепродуктов в акватории СМП и подготовке предложений по их снижению, направленных на повышение безопасности мореплавания в акватории СМП, с предложением их включения в нормативно-правовую документацию, в том числе регламентирующую организацию движения судов в акватории СМП.

Выполнение научных исследований для обеспечения развития судоходства по Северному морскому пути является приоритетным для нашего вуза, при этом получены значимые для отрасли результаты. Университетом по заказу ФГУП «Гидрографическое предприятие» были разработаны уникальные методы прогнозирования заносимости арктических морских и подводных каналов. Рельеф дна на арктическом шельфе преимущественно мелководный, и все подходящие каналы созданы искусственно дноуглублением. Их площадь составляет десятки миллионов квадратных метров и каждый год увеличивается, что и обеспечивает возможность прохода крупнотоннажных судов. Каждый год таким подводным гидротехническим сооружениям необходимо восстановление проектных глубин – землечерпание, это абсолютно новая задача, которую в условиях Арктики никто раньше не решал.

Университет обосновал предложения как по технологии производ-



ства дноуглубления, так и по расчетам объема извлекаемого грунта. Здесь новой особенностью для нас стало то, что все предварительные изыскания делались в условиях естественной природы, а сейчас, например, в Обской губе выполняются более 600 судозаходов в год только крупных судов. Это новые условия природно-технической среды, очень хрупкой для Арктики, и, конечно, наши специалисты подошли к решению поставленной задачи, учитывая все эти аспекты.

– Как проходит подготовка морских кадров для реализации арктических проектов?

– В сентябре 2020 года при Комитете Санкт-Петербурга по делам Арктики в целях привлечения научных и учебных организаций города к деятельности по подготовке кадров для Северного морского пути и Арктики в целом была создана рабочая группа «Подготовка в Санкт-Петербурге кадров для обеспечения развития инфраструктуры Севморпути». Группу ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова возглавляет проректор по работе с филиалами и международной деятельности Е.А. Смягликова. В состав группы входят ведущие вузы Санкт-Петербурга, обладающие морскими компетенциями. Важной составляющей деятельности рабочей группы, безусловно, является активное участие в организации и проведении мероприятий, посвященных арктической тематике: конференции, форумы, «круглые столы», семинары и пр. Таким образом, совместно реализуется адресная работа с арктическими регионами и предприятиями в соответствии с запросом по требуемым специальностям, выстраивается более плотное взаимодействие.

Не секрет, что, несмотря на активное распространение арктической повестки, сегодня все равно идет отток молодежи из Арктического региона. Молодежь ищет, где выше доход и легче работа. Мы готовим кадры для Арктики со средним уровнем образования, и с целью информирования и популяризации работы в Арктике мы третий год подряд проводим анкетирование учащихся курсантов СПО ГУМРФ в возрасте 18–22 лет на тему: «Про-

фессиональное самоопределение и работа в Арктике (СМП)». По итогам таких мониторингов выясняется, что только треть будущих выпускников осведомлены о востребованности специалистов на предприятиях Арктики и инфраструктуре Севморпути, а в качестве причины для работы в Арктике будущее выпускники ставят на первое место предложение от работодателя с самым подробным описанием условий.

– Как в сегодняшних условиях осуществляется международная деятельность университета?

– ГУМРФ активно участвует в работе профессиональных сообществ и профильных международных ассоциаций. В апреле 2024 года университет присоединился к консорциуму «Российско-Африканский сетевой университет» (РАФУ), созданному в 2021 году с целью укрепления сотрудничества в сфере образования, науки и экономического развития между Россией и государствами Африканского континента. Кроме того, запланировано вступление ГУМРФ в Ассоциацию технических университетов России и Китая (АТУРК) и Российско-Азиатский консорциум арктических исследований (РАКАИ).

Несмотря на сложную геополитическую обстановку, партнерская сеть университета продолжает расширяться: интерес к сотрудничеству с ГУМРФ проявляют научно-образовательные организации Беларуси и Казахстана, с которыми уже проведен ряд совместных мероприятий в формате семинаров, «круглых столов» и стажировок профессорско-преподавательского состава. В 2024 году планируется интенсификация взаимодействия с Дальневосточным океаническим университетом (Китай) для реализации совместных образовательных программ и других направлений научно-образовательного сотрудничества.

В ГУМРФ активно реализуется Международная кадетская программа, в рамках которой в 2023 году плавательную практику на судах иностранных компаний прошли 55 курсантов института «Морская академия», на 2024 год запланирована практика еще 25 курсантов университета.

С 1 по 5 июля 2024 года в ГУМРФ во второй раз состоится международная летняя школа «Молодые кадры Арктики», направленная на формирование кадрового потенциала для работы в транспортной индустрии Арктической зоны РФ. Заявку на участие в мероприятиях школы в 2024 году подали более 60 российских и иностранных студентов – граждан стран СНГ и дальнего зарубежья (Индия, Мозамбик, Экватор), обучающихся в вузах России.



# Готовить специалистов новой формации

Над решением этой задачи работает коллектив МГУ имени адмирала Г.И. Невельского – лидер Дальневосточного трека программы «Приоритет–2030»



**Ректор ФГБОУ ВО «МГУ им. адм. Г.И. Невельского» Денис Викторович Буров**

Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского – старейшее транспортное учебное заведение высшего образования на Дальнем Востоке России. Созданные в 1890 году во Владивостоке Александровские мореходные классы положили начало подготовке квалифицированных морских специалистов для торгового флота Тихоокеанского региона, которая непрерывно продолжается уже 134-й год.

МГУ им. адм. Г.И. Невельского готовят специалистов всех профилей, необходимых морской транспортной системе, по естественно-научному, гуманитарному, техническому и морскому конвенционному направлениям. Одним из приоритетных направлений в деятельности Морского университета становится его активное включение в образовательную и научно-исследовательскую повестку в области развития Арктики и Северного морского пути.

Сегодня в МГУ им. адм. Г.И. Невельского в интересах ведущих промышленных предприятий страны, профильных министерств и ведомств (Министерство обороны Российской Федерации, МЧС России) проводятся фундаментальные и прикладные научные исследования в области безэкипажного судовождения (е-Навигация), разработки беспилотных летательных аппаратов, надводной и подводной робототехники, ликвидации аварийных разливов нефти, электродвижения судов.

В настоящее время морская транспортная отрасль крайне нуждается в молодых специалистах. Речь идет не только о количестве приняты на работу выпускников. Современный флот развивается настолько интенсивно, что по сложности сопоставим с космической отраслью. Остро стоит вопрос качества подготовки специалиста новой формации, быстрого и гибкого реагирования на запросы морской инфраструктуры. В этом смысле Морской университет выступает своеобразным локомотивом, определяющим с опережением в 5–7 лет, каким набором компетенций должен обладать выпускник, чтобы быть способным заблаговременно их обеспечить.

Приморье – это главные морские ворота в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, которые с каждым годом приобретают все большее значение. Объявленный Президентом России курс на Восток заставляет Морской университет занять передовые позиции в подготовке специалистов-универсалов для транспортной отрасли. В реализуемой вузом программе развития «Приоритет–2030. Дальний Восток» поставлена и поэтапно достигается

ключевая цель – подготовка кадров, соответствующих новому технологическому укладу транспортной отрасли на Дальнем Востоке и в Арктике. Например, принципиальное значение сегодня приобретают специалисты-универсалы в сфере пространственной логистики и мультимодальных перевозок, морской экологии, технической безопасности, судовой ядерной энергетики.

В рамках программы развития в университете созданы образовательные и научные коллаборации, в результате которых реализуются новые сетевые программы, созданы совместные центры и лаборатории, привлекаются преподаватели и эксперты из ведущих вузов и предприятий России, таких как НИЯУ МИФИ, МГИМО, ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова, ДВГУПС, Техническая академия Росатома, ООО «ССК «Звезда». Это позволяет обеспечивать полный цикл подготовки специалистов-универсалов по ключевым для транспортной отрасли направлениям с учетом запросов и потребностей ключевых стейкхолдеров – работодателей Дальневосточного федерального округа. Так, например, на базе университета впервые на Даль-

нем Востоке началась подготовка морских инженеров-механиков в сфере эксплуатации ядерных энергетических установок, применяемых на современных атомных ледоколах и плавучих АЭС. 12 курсантов МГУ им. адм. Г.И. Невельского в настоящее время проходят плавательную практику на атомных ледоколах ФГУП «Атомфлот».

Кроме этого, за последний год в университете открыты 22 программы высшего и дополнительного образования, около 9000 человек прошли обучение на университетских программах ДПО. Расширилась география абитуриентов – поступивших в университет из-за пределов ДФО, охвачены три федеральных округа, 15 новых субъектов РФ, усилился приток иностранных абитуриентов. Возросла доля молодых преподавателей до 39 лет, более 300 сотрудников университета прошли повышение квалификации в ведущих университетах – участниках программы «Приоритет–2030». Более 500 студентов и курсантов приняли участие в значимых общественно-политических, молодежных и спортивных мероприятиях ДФО и России.



Под руководством ведущих ученых открыты новые научные лаборатории в сфере морской беспилотной авиации, трибологии и трибодиагностики, мультиагентной морской робототехники, судостроения и судоремонта. Созданы два промышленных образца навигационных приборов для морских автономных надводных судов, осуществлены 80 экспериментальных полетов БПЛА с автоматической посадкой по глассе на палубу движущегося судна. Заметно вырос объем привлеченных средств от НИОКР.

Благодаря участию в программе «Приоритет–2030» в университете формируется современная кампусная и цифровая среда, создаются студенческие пространства для комфортной учебы, проживания и проведения досуга. Курсанты и студенты не только получают обширные знания в самых различных областях – морской робототехнике, ядерной физике или логистике, но и приобретают к определенной системе ценностей, становятся носителями и проводниками морской культуры. Таким образом, через образование, приобщение молодежи к важному делу обеспечиваются кадровые потребности отрасли на Дальнем Востоке.



**Ректор ФГБОУ ВО «ВГУВТ» Кузьмичев Игорь Константинович**

Нижегород. Крупнейший мегаполис Волжского бассейна, один из главных судостроительных и промышленных центров России. 93 года назад, в 1930 году, в этом городе начал свою работу ведущий транспортный вуз Поволжья. Культивируя славные традиции прошлого и внедряя инновации в образовательный процесс, университет идет устойчивым курсом к своему столетию.

В настоящее время Волжский государственный университет водного транспорта представляет собой крупный территориально-отраслевой образовательный комплекс, который объединяет головной вуз, Нижегородское речное училище имени И.П. Кулибина и 6 филиалов (в Казани, Самаре, Перми, Астрахани, Уфе и Рыбинске). В скором времени к ним присоединится федеральное мореходное училище, которое появится на базе дагестанского колледжа машиностроения и сервиса имени С. Орджоникидзе в Каспийске.

Подготовка кадров здесь осуществляется на всех уровнях профессионального образования. При этом специалисты готовятся для всей инфраструктуры водного транспорта, которая включает флот, порты, судоремонтные предприятия, учебные заведения, научно-исследователь-

## ВГУВТ: курс на сто!

Волжский университет водного транспорта – флагман отраслевого образования Поволжья

ские институты и другие подразделения отрасли. Обучение ведется по специальностям среднего профессионального образования, высшего образования, дополнительного профессионального образования и по рабочим профессиям.

Непрерывность образовательного процесса, выстроенного в университетском комплексе ВГУВТ, дает возможность перехода от среднего профессионального образования к высшему и послевузовскому (аспирантура, повышение квалификации).

Сегодня университет по праву считается ведущим транспортным вузом региона. Столь высокий рейтинг он заслужил благодаря не только высококвалифицированному профессорско-преподавательскому составу, но и современной матери-

ально-технической базе, включающей уникальные тренажеры, на которых будущие судоводители, механики, электромеханики, радисты и экологи отрабатывают практические навыки.

Более 100 предприятий отрасли совместно с университетом организуют и проводят производственную практику студентов с их последующим трудоустройством.

На сегодняшний день в университетском комплексе обучаются почти 14 тыс. курсантов и студентов. За годы работы Волжским университетом были подготовлены более 80 тыс. высококвалифицированных специалистов.

Всего в структуре вуза четыре института: институт «Морская академия», Институт кораблестроения и

инфраструктуры водного транспорта, Институт экономики, управления и права, Институт непрерывного образования.

Институт «Морская академия» – визитная карточка университета. Для многих курсантов важным толчком для профессионального выбора стали романы о дальних странствиях и морских приключениях. И это, как говорят опытные капитаны, вполне серьезная причина для того, чтобы посвятить морю целую жизнь. Институт готовит универсальных специалистов. Выпускники могут работать как на морских, так и на речных судах разного класса и типа. Диплом ВГУВТ дает право занимать такие должности, как вахтенный помощник капитана, старший помощник капитана, капитан. Кроме судоводи-



телей, на современном судне обязательно должны работать механики, электромеханики, радисты, и их тоже готовят в институте.

Студенты Института кораблестроения и инфраструктуры водного транспорта – основная ударная сила водной части экспедиции «Плавучий университет Волжского бассейна» (экспедиция под патронатом Русского географического общества). Выпускники института получают диплом инженера-кораблестроителя, гидротехника, эколога или гидрографа. Именно эти специалисты обеспечивают полноценную работу водных путей и контроль экологической обстановки в местах судоходства.

Выпускники Института экономики, управления и права известны в отрасли своим профессионализмом: юристы, управленцы и экономисты на транспорте всегда востребованы. Одно из основных преимуществ юридического и экономического образования ВГУВТ – уникальная возможность создавать проекты с привлечением специалистов-транспортников. Это значительно расширяет возможности трудоустройства выпускников института. Примеров успеха среди выпускников Института экономики, управления и права немало – руководители министерств и регионов, Банки, страховые компании, транспортные предприятия – практически во всех отраслях экономики есть руководители с дипломом ВГУВТ.

Широту профессиональных возможностей специалиста в области водного транспорта, без преувеличения, можно сравнить с Мировым океаном. Станьте частью нашей дружной команды, поступайте в Волжский университет!





# У истоков больших проектов

## СГУВТ: воспитательный аспект в подготовке специалистов для отрасли



**Ректор Сибирского государственного университета водного транспорта  
Татьяна Ивановна Зайко**

Подготовка первоклассных специалистов для любой отрасли экономики подразумевает не только преподавание учебного материала в рамках образовательных программ, но и разностороннее воспитание студентов, а также развитие интереса к различным направлениям человеческой деятельности, в которых молодые люди могут реализовать свой потенциал, помимо профессии.

Физическая культура и спорт – важнейшее звено в подготовке будущих специалистов. Упражнения и тренировки повышают работоспособность, выносливость и ответственность обучающихся. И одним из основных условий популярности спорта в любом учебном заведении является достаточное количество самых разнообразных секций. В настоящее время в СГУВТ ведутся занятия по 15 видам спорта, а с нового учебного года в образовательную программу вуза войдет еще один международный вид спортивного и прикладного единоборства.

В мае 2024 года Сибирский государственный университет водного транспорта заключил соглашение со Студенческой спортивной лигой самбо, став флагом в проекте внедрения этого вида спорта в образовательную программу среди вузов, подведомственных Росморречфлоту.

В активную фазу пилотный проект по внедрению модуля «Самбо» в образовательную программу СГУВТ войдет уже с начала нового учебного 2024/2025 года как в самом университете, так и в его филиалах. Дорожная карта реализации проекта включает изменения не только в образовательной программе в рамках учебной дисциплины «общая физическая подготовка», но также в плане воспитательной работы вуза. Среди этапов – подготовка программы курсов повышения квалификации и переподготовки преподавателей, развитие инфраструктуры спортивных комплексов учебных заведений. Рабочая группа по реализации инициативы создана из сотрудников СГУВТ, а также представителей ассоциации «Студенческая спортивная лига самбо» (г. Москва) и Новосибирской региональной федерации самбо.

Передовой опыт СГУВТ будет положен в основу внедрения модуля «Самбо» в образовательные программы всех учебных учреждений Федерального агентства морского и речного транспорта.

В университете считают, что быть первопроходцем, стоять у истоков реализации больших проектов – это очень почетная и ответственная задача, выполнение которой за-

ставляет мобилизовать внутренние ресурсы, взглянуть на проблему по-новому, находить нестандартные, но эффективные пути решения, что неизменно приводит к развитию университета: его структуры, образовательных и воспитательных программ, систем взаимодействия, – и, конечно, к развитию персонала – повышению его компетентности и опытности. Особенный отклик университета вызывают проекты в области молодежной политики и воспитательной деятельности.

Так, в 2023 году Сибирский государственный университет водного транспорта вошел в число первых 100 вузов России, реализующих на своей площадке пилотный проект федерального значения «Обучение служением». Этот новый образовательный подход предполагает одновременное изучение студентами академических дисциплин и приобретение опыта проектной работы с некоммерческими организациями и местными сообществами при сохранении связи с профессиональной траекторией. Уже в первый год реализации специалисты СГУВТ столк-

нулись с трудностями в решении социальных задач с применением профессиональных навыков обучающихся в рамках проекта, следуя строгим методическим требованиям программы «Обучение служением», впрочем, как и большинство технических вузов, взявших на себя роль пионеров в данной инициативе. И даже такой опыт нельзя считать неудачным, ведь задача первых – выявить недостатки программы и внести предложения по ее улучшению. А в настоящее время поставленные федеральным проектом задачи на площадке Сибирского государственного университета решаются в рамках дисциплины «экология». Студенты активно участвуют в субботниках по очистке водоемов и парковых зон от мусора, не отказываясь в помощи Новосибирскому зоопарку, проводят мастер-классы для школьников. В связи с предрасположенностью к морской профессии на базе экологического кружка «Водопад» разрабатывается новый кейс, связанный с облагораживанием водоемов Новосибирска. В него входят научные исследования состава воды, выявление причин загрязнения или заболочивания, оценка возможности благоустройства местности, проект по облагораживанию и



его реализация. На последних этапах планируется совместная работа с архитектурными и строительными высшими учебными заведениями Новосибирска.

Университет и его филиалы участвуют в федеральных проектах, реализуемых на платформе «Россия – страна возможностей», развивают свое студенческое сообщество путем вовлечения в творческую, научную, проектную деятельность и лидерство, с энтузиазмом берутся за новые задачи. Большое внимание уделяется добровольческому движению, которое воспитывает в молодых людях неравнодушное отношение к окружающему миру, укрепляет внутренние принципы морали и формирует эмоциональный интеллект. Но основой воспитания высококвалифицированных кадров для работы в отрасли водного транспорта остаются флотские традиции и патриотизм. Специалисты, преданные Родине, нацеленные на развитие Отечества в любой области экономики, становятся наиважнейшими кадрами с большими перспективами в профессии. На предприятиях отрасли водного транспорта наблюдается высокий спрос на квалифицированные кадры, а с реализацией новых про-

ектов потребность в специалистах становится еще выше.

Базовой задачей учебного учреждения является привлечение молодежи в отрасль. Особое внимание уделяется профориентационной работе со студентами первых курсов. В сотрудничестве с крупнейшими судоходными компаниями России реализуется система наставничества, в которой предприятия напрямую участвуют в учебном процессе. Вместе с тем ведется профориентационная работа с детьми начиная с 6–7-го класса средней школы, с учетом того, что интерес к точным наукам у подрастающего поколения снижается, а это ведет к сокращению количества выпускников, выбирающих предмет для сдачи ЕГЭ математику профильного уровня, физику, химию, информатику, то есть к уменьшению числа абитуриентов технических вузов.

В настоящее время СГУВТ реализует проект «Университетская среда», в котором задействованы воспитатели детских морских центров, – это программа профильных занятий по изучению истории флота, астронавигации, радиосвязи или курс лекций для школьников «Физика в технике», где подростки

получают комплекс знаний об инженерной деятельности, принципах технологического кораблестроения, литья, сварки, топливного оборудования, учатся алгоритмическому мышлению и применению приобретенных навыков в разных областях, а также в работе с разными технологиями.

Такая форма взаимодействия с детьми стала первым шагом на пути к реализации профильных классов в общеобразовательных школах, учащиеся которых смогут посещать занятия в университете. И уже с 1 сентября нового учебного 2024/2025 года проект вступит в реализацию второго этапа: в новосибирской СОШ № 100 начнет работу новую «Водный класс», ведущий свои деятельности по дополнительной образовательной общеобразовательной программе СГУВТ «Юный моряк», рассчитанной на три года обучения в школе – с седьмого по девятый класс. И, конечно, вся эта работа носит не только образовательные, но и воспитательные цели, направленные на привитие интереса к профессии и формирование понимания, что будущее страны зависит в первую очередь от ее граждан – их образованности, профессионализма и любви к Родине.



# СЖФ Совкомфлот



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

Реклама

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» –  
[rustransport@mail.ru](mailto:rustransport@mail.ru)  
Материалы публикуются на правах рекламы