С Днем работников морского и речного флота!

Транспортный вестник

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»

Уважаемые коллеги!

От лица Федерального агентства морского и речного транспорта и от себя лично поздравляю вас с Днем работников морского и речного флота!

Водный транспорт играет особую роль в истории нашей страны, в развитии экономики, укреплении авторитета, установлении связей и реализации важнейших, в том числе социальных, проектов.

Благодаря профессионализму речников и моряков, их компетентности, оперативности и приверженности традициям отрасль смогла выстоять перед существующими вызовами, которые продолжают появляться по сей день. Добросовестный труд коллективов – залог бесперебойности работы предприятий и выполнения всех взятых на себя обязательств.

В этот праздничный день желаю вам энергии и сил для новых свершений, крепкой команды и чистого горизонта!

Семь футов под килем!

С праздником!

Руководитель Федерального агентства речного и морского флота
З.Т. Джиоев

Побеждая в «штормовых условиях»

Отрасль достойно отвечает на вызовы времени

Это были насыщенные, интересные полтора года, результатами которых моряки и речники могут по–настоящему гордиться. Вызовы момента обозначили необходимость в быстрых и оперативных действиях. Морскому и внутреннему водному транспорту пришлось решать множество сложных задач, преодолевать, как и всей стране, проблемы, связанные с усилением санкционного давления. Морская логистика претерпела серьезные изменения.

Тем не менее на сегодняшний день наблюдается рост объемов перевалки в морских и речных портах. Несмотря на попытки экономической блокады, с которыми нам пришлось столкнуться, ни один из крупных инфраструктурных проектов не был остановлен. В 2022 году было введено почти 37 млн тонн новых мощностей морских портов. Вопреки катастрофическим прогнозам недоброжелателей в прошлом году грузооборот морских портов показал рост около 0,8%, а по итогам 5 месяцев 2023 года прирост перевалки составил уже 11,2%.

В рамках осуществления мероприятий федерального проекта «Развитие морских портов», входящего в нацпроект КПМИ, в 2023 году должен быть превзойден результат прошлого года по вводу мощностей морских портов (36,64 млн тонн). В наступившем году запланировано введение мощностей в рамках четырех крупных проектов. Речь – об увеличении специализированных мощностей по перевалке различных грузов, востребованных на рынке, в портах Мурманск, Усть–Луга, Владивосток, Петропавловск–Камчатский.

Несмотря на все трудности, отличный рост в прошлом году (свыше 5% по перевозкам грузов и пассажиров) показал и внутренний водный транспорт. Конечно, прежде всего это результат труда работников отрасли, никогда не пасующих в «штормовых условиях».

Благодаря усилиям работников отрасли в 2022 году наблюдался рост объемов морской перевозки грузов российскими судоходными компаниями + более 17,5% к уровню 2021 года. В регионы Крайнего Севера объемы перевозок морским и внутренним водным транспортом в 2022 году возросли на 8,6% и 4,4% соответственно, а объем перевозок внутренним водным транспортом вырос на 5,3%.

Окончание на 2–й стр.

Побеждая в «штормовых условиях»

Окончание. Начало на 1–й стр.

В сфере обеспечения безопасности мореплавания и судоходства, развития цифровизации и автоматизации процессов следует отметить разработку Росморречфлотом ведомственной программы цифровой трансформации и выведение целого ряда оказываемых Росморречфлотом услуг на Единый портал государственных и муниципальных услуг, в том числе аттестацию в сфере транспортной безопасности, выдачу свидетельств, заключений и судовых документов.

Оптимистично выглядят и дела в сфере речного судоходства. В 2022 году внутренним водным транспортом перевезено более 116 млн тонн грузов (+5% к 2021 году). Перевозки пассажиров превысили 9 млн человек, показав рост к 2021 году на 6%. В регионах, где имеются внутренние водные пути, создается 90% валового внутреннего продукта и проживает 80% населения страны. При этом 78% водных путей являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров.

Перед внутренним водным транспортом поставлены новые задачи по реализации Транспортной стратегии до 2030 года, в которой определены конкретные мероприятия и сроки их выполнения, а также целевые показатели. В 2023 году объем перевозок грузов определен в 118,8 млн тонн, объем перевозок пассажиров – 10,9 млн человек.

Нормативное содержание внутренних водных путей в полном объеме позволит до 2035 года устранить протяженность лимитирующих участков на более чем 10 300 км. Также это позволит увеличить пропускную способность почти на 9,5 млн тонн.

Перед внутренним водным транспортом поставлены новые задачи по реализации Транспортной стратегии до 2030 года, в которой определены конкретные мероприятия и сроки их выполнения, а также целевые показатели. В 2023 году объем перевозок грузов определен в 118,8 млн тонн, объем перевозок пассажиров – 10,9 млн человек.

Что касается содержания гидротехнических сооружений, на сегодняшний день на внутренних водных путях эксплуатируется 741 гидротехническое сооружение, имеющее комплексное назначение. По итогам недавнего совещания по развитию речного судоходства под председательством Президента России нельзя не отметить задачу масштабной реконструкции гидротехнических сооружений Московского бассейна внутренних водных путей, имеющих комплексное водохозяйственное назначение, обеспечивающих водоснабжение Москвы и санитарное обводнение рек Московского региона.

Также на повестке завтрашнего дня стоит вопрос организации круглогодичной навигации на внутренних водных путях в направлении Каспий – Азов через Волго–Донской канал. Это позволит увеличить пропускную способность в Азово–Черноморском направлении. Для этого необходимо провести реконструкцию и модернизацию 19 судоходных гидротехнических сооружений и построить 4 ледокола. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность на этом направлении не менее чем на 1,6 млн тонн в год.

Важным вопросом является создание флота для работы на внутренних водных путях. Сегодня на ВВП эксплуатируются 12 705 судов, в том числе 1289 пассажирских и более 10 тыс. грузовых, включая буксиры, а также свыше 1 тыс. нетранспортных судов. Потребность в строительстве нового флота до 2035 года оценивается более чем в 500 единиц. Подчеркивается, что самым эффективным инструментом стимулирования отечественного судостроения является реализуемая Минпромторгом России с 2008 года программа по субсидированию кредитных ставок и лизинговых платежей при закупке судов. Кроме того, дополнительным стимулом строительства нового флота является программа утилизационного гранта.

В рамках общего курса на ускоренное восстановление потенциала внутренних водных путей и отечественного речного флота считаем чрезвычайно важным опережающими темпами решить инфраструктурные проблемы отраслевой воднотранспортной системы с наибольшим удельным «весом» – Единой глубоководной системы европейской части РФ, по которой проходят основные грузо– и пассажиропотоки.

Устранение инфраструктурных ограничений на Единой глубоководной системе даст самое значительное увеличение пропускной способности внутренних водных путей. Для этого реализуются два приоритетных для отрасли проекта:

– строительство Багаевского гидроузла на реке Дон с окончанием в 2024 году (увеличение пропускной способности на 19 млн тонн);

– строительство в составе Городецких шлюзов № 15 и № 16 дополнительной камеры № 15А и судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород. (увеличение пропускной способности на 16,4 млн тонн). Еще одним лимитирующим участком является отрезок Нижнекамского водохранилища от Воткинского гидроузла до Сарапула протяженностью 68 км, с гарантированной глубиной судового хода 3,3 м. Здесь необходимо проведение мероприятий в целях подъема уровня Нижнекамского водохранилища для достижения гарантированной глубины для прохода судов с осадкой 3,6 м.

Реализация данных мероприятий позволит использовать внутренние водные пути для экспорта в южном направлении продукции лесопромышленного комплекса и зерновых.

На протяжении многих лет в развитии отраслевого образования Росморречлоту удается сохранять объем профессиональной подготовки, а по программам плавсостава он даже увеличился. За последние 10 лет контингент по подготовке плавсостава в целом по системе вырос на 6%, по программам среднего профессионального образования – на 19%. Это свидетельствует о росте интереса к морским профессиям и о том, что каждый год отрасли необходимо все больше и больше специалистов. Выпускники вузов Росморречфлота считаются одними из лучших среди выпускников других стран – участниц Конвенции ПДНВ и ценятся по всему миру, в большинстве своем успешно занимая командные должности на торговом флоте. Ежегодно отрасль получает более 9 тыс. новых специалистов, которые быстро становятся настоящими профессионалами своего дела.

20 ЛЕТ | РОСМОРПОРТ

Предприятие создано 15 мая 2003 года на основании постановления Правительства Российской Федерации в целях содействия развитию морской транспортной инфраструктуры, реализации ее транзитного потенциала и повышения конкурентоспособности отечественных морских портов.

За небольшой для водного транспорта отрезок времени «Росморпорт» прочно занял свою лидирующую позицию в морской отрасли России. Предприятие на постоянной основе обеспечивает необходимые условия для безопасного судоходства сотен тысяч российских и иностранных судов.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В 59 ИЗ 63 МОРСКИХ ПОРТОВ СТРАНЫ

За 20 лет работы ФГУП «Росморпорт» реализовало крупнейшие проекты развития портовой инфраструктуры, стратегически важные для логистической безопасности России и экономического роста.

В числе успешно завершенных проектов – строительство объектов федеральной собственности в морском порту Сабетта, нового специализированного порта в бухте Суходол Приморского края, подходного канала к акватории порта в морском порту Пассажирский порт Санкт-Петербург, железнодорожного паромного комплекса в Балтийске морского порта Калининград, ввод в эксплуатацию 7 терминалов в морском порту Сочи.

Особая гордость – это крупнейшая в стране ледокольная флотилия «Росморпорта», состоящая из 35 ледоколов и буксиров ледового класса, ежегодно осуществляющая тысячи операций во льдах. В составе ледокольного флота Предприятия – первые неатомные ледоколы «Москва» и «Санкт-Петербург» проекта 21900, построенные на отечественной верфи, а также усовершенствованная серия проекта – «Владивосток», «Мурманск» и «Новороссийск» (проект 21900М).
Во главе ледокольной группировки – флагман флота Предприятия, самый большой и мощный дизель-электрический ледокол в мире «Виктор Черномырдин», приступивший к работе в Финском заливе в 2020 году.

292 СУДНА В ВЕДЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЯ

КРУПНЕЙШИЙ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ В СТРАНЕ, НАСЧИТЫВАЮЩИЙ 46 ЗЕМСНАРЯДОВ

Для обеспечения технологической независимости в современных экономических условиях Предприятие активно ведет работу по импортозамещению программного обеспечения ключевых информационных систем, пользовательских операционных систем и серверного оборудования.
В рамках выполнения мероприятий плана цифровых преобразований Предприятием в 2022 году внедрена информационная система управления техническим обслуживанием и ремонтом, созданы новые дашборды Ситуационного центра, информационная система которого построена по технологии цифрового двойника, внедрены порталы совместной работы диспетчеров и лоцманов.

Начаты работы по проектированию портала оказания услуг ФГУП «Росморпорт» для организации безбумажного взаимодействия с контрагентами. Пилотная версия портала будет введена в опытную эксплуатацию в Азово-Черноморском бассейновом филиале уже в сентябре 2023 года.

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

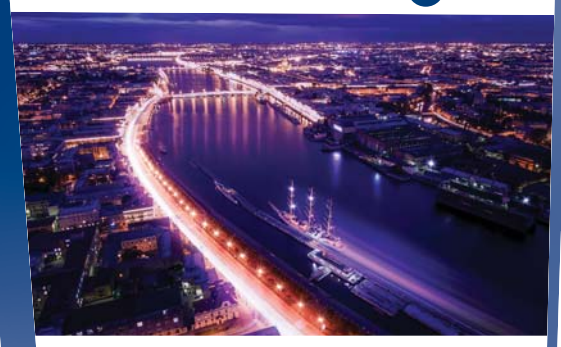
От лица коллектива ФГУП «Росморпорт» и от себя лично поздравляю вас с Днем работников морского и речного флота!

В этом году системообразующее Предприятие портовой отрасли – ФГУП «Росморпорт» – празднует свой юбилей – 20 лет. Отмечая это знаменательное событие, мы вправе гордиться результатами нашей работы на протяжении двух десятилетий.

Нас знают как надежное, эффективное, динамично развивающееся Предприятие. Обеспечение бесперебойного и безопасного мореплавания – наша миссия и огромная ответственность, требующая высочайшей компетентности и самоотдачи. Мы ставим перед собой амбициозные цели, неизменно добиваясь исключительно высоких результатов.

В преддверии Дня работников морского и речного флота искренне желаю вам, дорогие коллеги, дальнейших профессиональных побед, радости и удовлетворения от дела, которому вы отдаете свое время и силы.

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт»
С.В. Пылин



11 ФИЛИАЛОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ 24 РЕГИОНОВ РОССИИ

БОЛЕЕ 8,5 ТЫС. РАБОТНИКОВ НАСЧИТЫВАЕТ ШТАТ ПРЕДПРИЯТИЯ

Сегодня ФГУП «Росморпорт» является заказчиком по 21 проекту строительства и реконструкции объектов портовой инфраструктуры в рамках КПМИ. Благодаря этому мощности морских портов России вырастут более чем на 115 млн тонн к 2030 году. За это время ФГУП «Росморпорт» вложит свыше 19 млрд рублей собственных средств в развитие портовой инфраструктуры.

ФГУП «Росморпорт» первым в России реализовало проект строительства двух инновационных автомобильно-железнодорожных экопаромов, способных работать как на СПГ, так и на дизтопливе с низким содержанием серы для обеспечения транспортной доступности Калининградской области.
Новые паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» начали работать на линии «Морской порт Усть-Луга – морской порт Калининград» в 2022 году в целях обеспечения переориентации на паромную линию части грузопотока в Калининградскую область в связи с ограничением транзита ряда грузов в регион.

ФГУП «Росморпорт» ежегодно обеспечивает проведение дноуглубительных работ для достижения навигационных параметров акваторий портов. Основной объем ремонтного дноуглубления выполняется на подходных каналах и акваториях морских портов России.

Предприятие проводит комплексные работы по развитию Волго-Каспийского морского судоходного канала в рамках глобальной задачи по обеспечению работы международного транспортного коридора «Север – Юг».

В 2022 году на ВКМСК Предприятием обеспечен проход судов с осадкой 4,2 м. До конца 2023 года во исполнение поручения Президента России В.В. Путина будет обеспечен проход по каналу судов с осадкой не менее 4,5 м, а также реализован проект строительства защитных сооружений.

«Росморпорт» не стоит на месте и продолжает движение вперед, уверенно проводя работу по внедрению в свою производственную деятельность беспилотных технологий, элементов искусственного интеллекта и других инновационных решений.

Предприятие одним из первых в России участвует в реализации инициативы по внедрению автономного судовождения. На судах ФГУП «Росморпорт» проводятся испытания технологий а-Навигации и прорабатываются подходы к их дальнейшему внедрению.
В соответствии с графиком реализации проекта в 2023 году планируется начать опытную эксплуатацию в автономных режимах экопаромов «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский».

Полвека на службе страны: история

Флагман российского судоходства, компания «Совкомфлот», ведет свою историю с 1973 года

В 2023 году морская отрасль России отмечает знаменательную дату: 50–летие начала коммерческих операций по фрахтованию судов на международном рынке с правом их последующего выкупа. Использование этого новаторского в условиях плановой советской экономики подхода придало дополнительный импульс развитию морского торгового флота страны и заложило основу для создания Совкомфлота – ведущей судоходной компании России.

Рождение Совкомфлота во многом связано с ситуацией, сложившейся на внешнем рынке к началу 1970–х годов. В 1972 году Советский Союз пережил неурожай, после которого правительство приняло решение закупать зерно (преимущественно кормовое) за рубежом. Всего стране требовалось обеспечить морскую перевозку из США и Канады свыше 40 млн тонн зерна в год.

При этом между СССР и США действовало временное соглашение по некоторым вопросам морского судоходства, в соответствии с которым перевозка всех грузов между портами двух стран осуществлялась по принципу «одной трети»: 1/3 – флотом СССР, 1/3 – флотом США и 1/3 – флотом третьих стран. Стоимость перевозок флотом СССР и третьих стран соответствовала рыночной, а за использование американского флота Советский Союз платил по завышенным ставкам, и эти расходы было необходимо сокращать.

А.Н. Косыгин

Для решения этой задачи председатель объединения «Совфрахт» Николай Иванович Зуев выдвинул смелую по меркам советской плановой экономики идею: использовать коммерческую схему бербоут–чартера с последующим переходом права собственности на судно к фрахтователю. По сути, речь шла о покупке судна в кредит при отсутствии средств: платежи за судно должны были идти из текущей выручки от его работы, а после выплаты полной стоимости судно должно было перейти в собственность СССР и приносить стране дополнительный доход.

Ожидалось, что стоимость первых судов (включая проценты по кредитам) могла быть полностью оплачена фрахтом от перевозок зерна из США в черноморские порты меньше чем за пять лет. Реальность этих расчетов не вызывала особого сомнения, так как государственная монополия внешней торговли и монополия фрахтового дела гарантировали грузовую базу для этих судов по среднемировым фрахтовым ставкам.

Министр морского флота СССР Тимофей Борисович Гуженко поддержал идею Н.И. Зуева и подготовил докладную записку на имя председателя Совета Министров СССР Алексея Николаевича Косыгина. 22 марта 1973 года глава правительства одобрил инициативу Т.Б. Гуженко, понимая ее значимость для решения стоящих перед экономикой страны задач. Уже на следующий день, 23 марта, Совет Министров СССР принял решение предоставить Министерству морского флота возможность использовать при поставках зерна коммерческую схему аренды судов на условиях бербоут–чартера. По сути, министерство получило право заниматься коммерческой деятельностью в интересах планового социалистического народного хозяйства.

В марте 1973 года в составе Совфрахта была образована Контора коммерческих операций (ККО), которую возглавил сначала Игорь Сергеевич Осминин, а потом Александр Григорьевич Презанти. Первыми судами, которые зафрахтовала ККО, стали два балкера югославской постройки дедвейтом по 44,5 тыс. тонн каждый, которые получили названия «Совфрахт» и «Совинфлот». Их передали в оперативное управление Черноморскому морскому пароходству. Суммарная аренда двух пароходов (включая проценты) обошлась стране приблизительно в 14 млн инвалютных рублей. После того как эксплуатация судов полностью покрыла эти платежи заработанным фрахтом, сухогрузы суммарно принесли стране чистую прибыль в размере почти 44 млн инвалютных рублей.

У нестандартной для СССР формы фрахтования судов было много противников. На начальном этапе эксплуатации Министерству морского флота пришлось преодолеть немало преград со стороны Минфина и Госплана, которые категорически не хотели допускать в плановую систему никакие элементы свободных рыночных отношений.

Тем не менее новаторский для плановой экономики механизм доказал свою эффективность и жизнеспособность: он позволил существенно обновить флот без привлечения государственных средств, а также внедрить в практику работы отечественных пароходств самые современные системы управления флотом.

> *Практика показала, что когда западные державы нас зажимают в отношении закупки оборудования, ограничивают нас всякими запретными списками, то это, конечно, несколько мешает выполнять наши планы, однако в то же время западные державы, действуя таким образом, невольно оказывают нам определенную помощь: мы мобилизуем творческие силы собственных конструкторов, развиваем производство и выходим из положения. В конечном счете мы становимся еще сильнее.*
>
> *(А.Н. Косыгин, председатель Совета Министров СССР)*

Всего за время проведения коммерческих операций по аренде судов в бербоут–чартер в полную собственность государства перешли 67 судов дедвейтом почти 1 млн тонн и была частично оплачена стоимость еще 44 судов. Кроме того, специалисты ККО, пользуясь хорошей деловой репутацией в мировых судоходных и банковских кругах, успешно провели крупномасштабную операцию по омоложению прочего флота СССР – продаже устаревших советских судов и покупке за рубежом более современных. Таким образом, были заменены 21 танкер типа «София» Новороссийского пароходства (возрастом 20–25 лет) и 10 теплоходов такого же возраста типа «Ленинский Комсомол» Черноморского пароходства. Средний возраст вновь приобретенных судов колебался в пределах 5,5 года. При этом стоимость этих судов была в 10 и более раз ниже стоимости новых судов планового пополнения. Всего таким путем для пяти советских пароходств были приобретены 63 судна общим дедвейтом свыше 2 млн тонн.

В 1986 году Контора коммерческих операций была преобразована во всесоюзное внешнеторговое объединение «Совкомфлот», которое возглавил И.С. Осминин, а уже в 1988 году оно трансформировалось в акционерное коммерческое предприятие (АКП) «Совкомфлот» – одно из первых акционерных обществ современной России. Учредителями АКП стали Минморфлот СССР и семь морских пароходств: Дальневосточное, Черноморское, Новороссийское, Латвийское, Балтийское, Сахалинское и Советское Дунайское.

Основной целью преобразования в АКП было увеличение валютных поступлений и развитие коммерческой деятельности для укрепления материально–технической базы морского транспорта. Прежде новые суда для советских пароходств преимущественно строились заводами стран СЭВ в обмен на поставки энергоносителей, однако цены на нефть, нефтепродукты и уголь резко снизились, и поставки флота сократились. Бюджетных средств на строительство новых судов выделялось недостаточно, и Министерству морского флота требовался другой источник валюты для обновления флота.

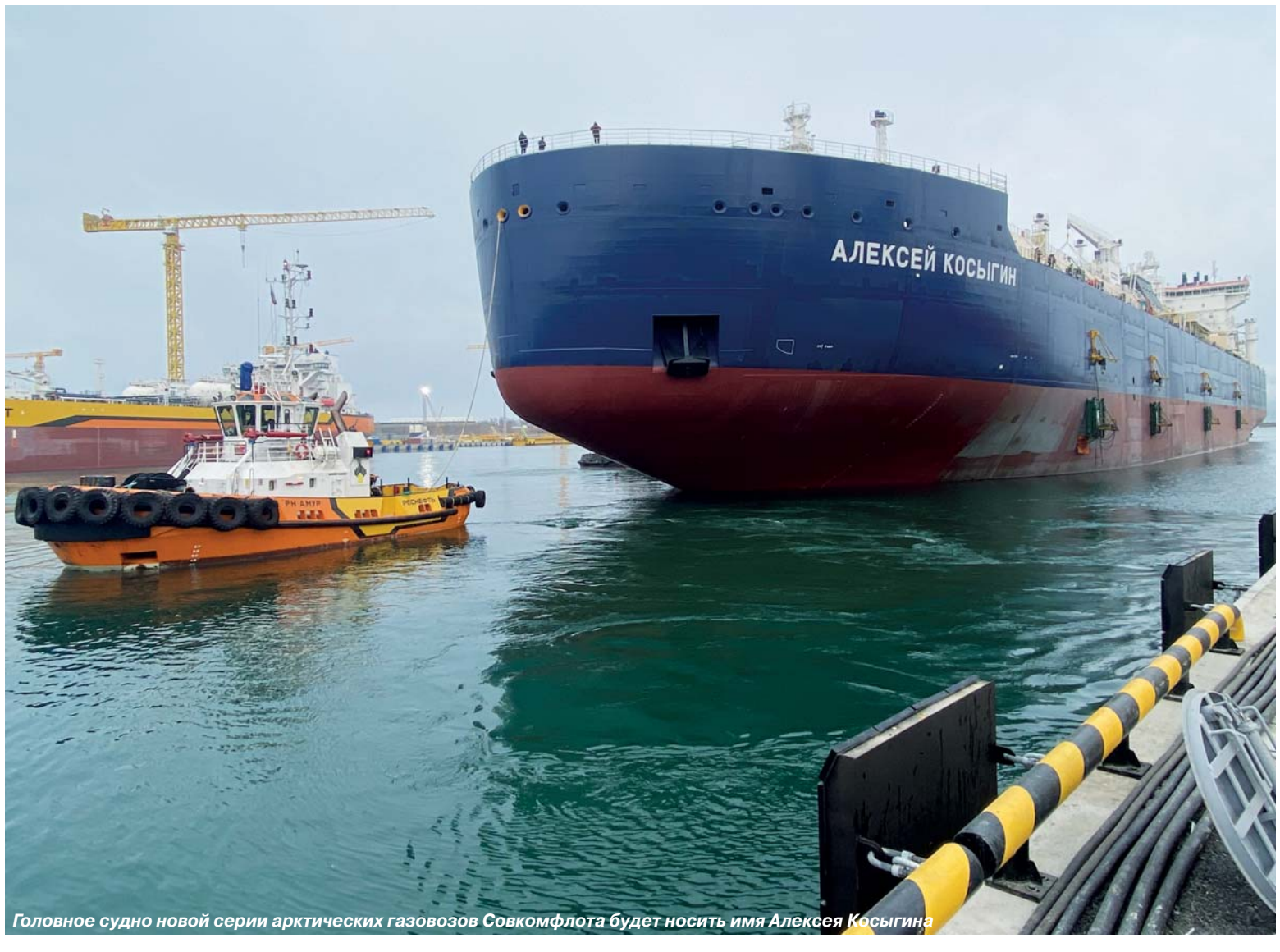
Совкомфлот заметно выделялся на фоне обычных советских пароходств и не укладывался в привычные рамки единой системы Минморфлота. В ноябре 1988 года британский журнал Fairplay выпустил специальный номер, посвященный советскому торговому судоходству. Одним из центральных материалов была статья Son of Sovfracht – a new force in Soviet shipping, в которой отмечалось: «Как полностью самофинансируемая компания, Совкомфлот призван повысить экономическую эффективность в международном судоходстве».

В 1988–1990 годах Совкомфлот заключил контракты на приобретение и строительство 85 судов общим дедвейтом 1,2 млн тонн стоимостью более 1,7 млрд долларов США. За этот период были приняты в эксплуатацию 45 судов дедвейтом 0,6 млн тонн.

После распада СССР произошел слом единого хозяйственного механизма под управлением Министерства морского флота. Новое руководство страны, следуя рекомендациям международных финансовых институтов, полагало, что для обеспечения потребностей внешней торговли России не требуется собственный морской торговый флот, и делегировало задачи по перевозке внешнеторговых грузов зарубежным судовладельцам. Таким образом, страна утратила контроль над транспортной составляющей своего экспорта.

Потеря отечественной грузовой базы и поддержки со стороны государства стала серьезным ударом для морского торгового флота страны. Однако пришедший в 1991 году на должность главы Совкомфлота Вадим Дмитриевич Корнилов смог удержать уникальное предприятие на плаву – консолидировал флот, вывел компанию из–под риска банкротства, сохранил кадры. Компания справилась с трудностями и уже к 1995–1996 годам прочно встала на ровный киль.

В 1991 году Совкомфлот создал на Кипре дочернюю компанию «Юником» для осуществления комбинированного менеджмента своего флота. На первых порах к работе привлекались иностранцы – киприоты, греки, англичане – с большим опытом коммерческого управления флотом в условиях рыночной конкуренции.



Головное судно новой серии арктических газовозов Совкомфлота будет носить имя Алексея Косыгина

современного коммерческого флота

Постепенно коллектив пополнялся специалистами из советского торгового флота, которые имели практический опыт работы в море и быстро учились у иностранцев. Так в Совкомфлоте была сформирована собственная культура технического управления флотом, которая вобрала в себя и лучший мировой опыт, и интеллектуальный капитал советской системы, и принятый в отечественной морской отрасли серьезный подход к организации деятельности флота.

К концу 1990–х годов Совкомфлоту, который возглавлял список судовладельцев страны, принадлежали 78 современных судов грузоподъемностью 3,3 млн тонн, что составляло 30% всего морского флота России. При этом флот компании был молодым – средний возраст судов Совкомфлота был равен 6,8 года, тогда как в среднем по всему российскому флоту этот показатель достигал 19,5 года.

С начала 2000–х компания начала специализироваться на перевозках нефтеналивных грузов. В частности, в декабре 2001 года танкеры Совкомфлота первыми начали регулярные перевозки нефти в порты стран Европы из балтийского порта Приморск.

В октябре 2004 года Совкомфлот возглавил Сергей Оттович Франк. С его приходом был задан более четкий стратегический вектор развития Совкомфлота, затронувший практически все направления его деятельности. Прежде всего, окончательно закрепилась специализация компании на морских перевозках углеводородов. Были обозначены планы по укрупнению предприятия и его ориентации преимущественно на российскую грузовую базу. Одновременно с этим Совкомфлот взял курс на технологическое лидерство и установление прямых клиентских отношений с ведущими нефтегазовыми компаниями России и мира.

Историческое решение А.Н. Косыгина 1973 года является для всех нас ярким примером умелого внедрения нестандартных и эффективных методов решения ключевых народно–хозяйственных задач. Начав как небольшое подразделение коммерческих операций при Совфрахте, Совкомфлот благодаря новаторским подходам смог в советское время стать первой в стране судоходной компанией, образованной в соответствии с международными стандартами, и в условиях плановой экономики создать без привлечения государственных средств один из самых современных флотов мира. Затем компания продолжила планомерно развиваться и в XXI веке стала безусловным флагманом российского судоходства. Вместе со страной компания не раз переживала трансформации, но не менялось главное: Совкомфлот всегда работал в интересах государства и обеспечивал потребности отечественной экономики и внешней торговли, опираясь на традиции российской морской школы и лучшие мировые практики.

(С.О. Франк,
председатель совета директоров
ПАО «Совкомфлот»)

Министр морского флота СССР Т.Б. Гуженко

Новый план развития компании, тесно увязанный с Энергетической и Транспортной стратегиями Российской Федерации, предусматривал не только укрепление лидирующих позиций на глобальном рынке морской транспортировки энергоносителей, но и поэтапный переход от «спекулятивной» модели ведения судоходного бизнеса к модели индустриальной, связанной с долгосрочными контрактами и обеспечивающей компании стабильную выручку. Эта модель в свою очередь предполагала превращение ПАО «Совкомфлот» в первоклассного национального подрядчика, способного эффективно, качественно и безопасно решать масштабные задачи по комплексному логистическому обслуживанию морских нефтегазовых месторождений, в том числе в сложных климатических и навигационных условиях, с использованием самых передовых технологий.

В течение последующих 15 лет компания претерпела серьезную трансформацию, поэтапно решая поставленные задачи. Совкомфлот стал одним из лидеров мировой танкерной отрасли и крупнейшей в России компанией по морской перевозке углеводородов. Совкомфлот является полноправным участником крупных и долгосрочных нефтегазовых проектов, реализуемых на шельфе острова Сахалин и в российской Арктике – «Сахалин–1», «Сахалин–2», «Варандей», «Приразломное», «Новый порт», «Ямал СПГ», «Арктик СПГ 2».

Добиться передовых позиций Совкомфлоту позволило в том числе освоение новых для отечественной судоходной отрасли и востребованных национальной экономикой сегментов судоходного бизнеса – таких как челночные перевозки углеводородов в арктических и субарктических морях, перевозки сжиженного природного газа, морская сейсморазведка 3D, обслуживание морских добывающих платформ. Кроме того, Совкомфлот стал признанным лидером в области «зеленого судоходства», а также разработки и внедрения инженерных решений для эксплуатации флота в Арктике. Многие из этих достижений связаны с именем Игоря Васильевича Тонковидова, который в 2019 году сменил С.О. Франка на посту генерального директора ПАО «Совкомфлот».

К началу 2022 года флот компании насчитывал 133 судна (включая флот совместных предприятий) с суммарным дедвейтом 11,6 млн тонн и средним возрастом 10 лет.

В 2022 году, несмотря на беспрецедентное санкционное давление, компания сохранила свою операционную деятельность и кадровый потенциал. Во многом это стало возможным благодаря опоре на исторический опыт работы морского флота на внешних рынках в условиях жестких ограничений, приобретенный в период после 1973 года.

Один из арктических челночных танкеров Совкомфлота назван в честь Тимофея Гуженко

Уважаемые коллеги!

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

Значение торгового флота для устойчивого функционирования экономики нашей страны сложно переоценить. Как и многие другие ключевые отрасли экономики, морская отрасль сегодня работает под давлением внешних санкций. Несмотря на все препятствия, флот продолжает решать важнейшие задачи, которые ставит перед ним страна – в том числе обеспечивает надежную транспортировку экспортных грузов и развитие Северного морского пути.

В этих непростых условиях российские моряки по–прежнему демонстрируют высокие профессиональные качества, преданность делу, твердость характера, самоотдачу. Нет сомнений, что российский флот всегда останется гордостью страны и ее надежным помощником.

Особую благодарность в канун праздника адресую ветеранам отрасли. Вашим трудом и старанием были заложены и продолжены лучшие традиции отечественного флота, которые служат нынешнему поколению моряков верной опорой в самые трудные минуты.

В день профессионального праздника уместно вспомнить, что в этом году морская общественность России отмечает знаменательную дату: 50 лет назад, в 1973 году, председатель Совета Министров СССР А.Н. Косыгин поддержал предложение Министерства морского флота СССР об использовании коммерческих операций на международном рынке для пополнения торгового флота. Этот новаторский для советской плановой экономики подход позволил в условиях внешних ограничений, во многом сходных с нынешними, обеспечить транспортировку критически важных внешнеторговых грузов, придал дополнительный импульс развитию отечественного морского торгового флота и заложил основу для создания компании «Совкомфлот».

История «Совкомфлота» бережно хранит память о выдающихся работниках морской отрасли, чья преданность Родине и профессии помогла торговому флоту расти и развиваться на благо страны даже в самые сложные времена. Не сомневаюсь, что пример этих выдающихся людей станет источником вдохновения для нынешнего и будущего поколений профессионалов морской отрасли.

С праздником, дорогие друзья!

Генеральный директор –
председатель правления
ПАО «Совкомфлот»
И.В. ТОНКОВИДОВ

На юбилейном рубеже

Российскому морскому регистру судоходства исполняется 110 лет

Классификационное общество Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) ведет историю с 1913 года. В настоящий момент в классе Регистра свыше 4000 судов общим дедвейтом порядка 13,3 млн тонн. Более 200 судов находятся в постройке на класс РС. Организация признана морскими администрациями более 50 государств флага. Регистр имеет порядка 30 филиалов и представительств в России и за рубежом. Оперативность его работы обеспечивают свыше 1100 высококвалифицированных специалистов, среди которых более 700 инспекторов.

В этом году Регистр отмечает 110–летие со дня основания. За время существования организации в морской индустрии происходили значительные изменения: усложнялись технические характеристики судов, увеличивалось разнообразие их типов и назначения, совершенствовались технологии производства. Неизменной оставалась главная цель деятельности РС – содействовать безопасности судоходства, охране человеческой жизни на море и защите от загрязнения окружающей среды.

Обзор деятельности

Современная деятельность РС охватывает все сферы морской индустрии. В ее основе лежит создание технических нормативов, развитие которых РС осуществляет в сотрудничестве с ведущими научно–исследовательскими центрами страны. Координирует эту работу Научно–технический совет (НТС). За последние пять лет в рамках НТС инициировано и выполнено более 40 научно–исследовательских работ. Результаты научного сотрудничества нашли отражение в Правилах и Руководствах Регистра. Среди них требования для судов с системами динамического позиционирования, для сосудов под давлением, требования по хранению и перевозке опасных грузов, по применению на судах в качестве топлива метанола и этанола и многие другие.

Требования Регистра применяются на всех стадиях жизненного цикла морских объектов в широкой номенклатуре типов. На основе Правил РС проектируется и строится инновационный ледокольный и рыболовный флот, суда обеспечения и объекты обустройства морских нефтегазовых месторождений, высокотехнологичные крупнотоннажные суда для перевозки нефти и газа, в том числе участвующие в сложных логистических цепочках по морской транспортировке углеводородов из арктических широт в Азию.

Среди значимых проектов – плавучие СПГ–хранилища для «Арктик СПГ 2», серия универсальных двухосадочных атомных ледоколов проекта 22220, 120–мегаваттный атомный ледокол «Россия», 25–мегаваттный дизель–электрический ледокол «Виктор Черномырдин», ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс», плавучая атомная теплоэлектростанция «Академик Ломоносов», ледостойкие стационарные платформы и морские подводные трубопроводы для обустройства месторождений Северного Каспия, Балтийского и Карского морей.

РС также одобряет материалы и изделия судового и общепромышленного назначения, нефтегазовое оборудование, осуществляет признание предприятий–изготовителей, сертифицирует услуги и системы менеджмента, выполняет техническое наблюдение за проектированием, изготовлением и эксплуатацией контейнерного оборудования.

Динамичное развитие технической мысли и запросы современного рынка требуют поиска инженерных решений для морской индустрии. Регистр активно содействует продвижению нормативно–технических инициатив для внедрения новых материалов и технологий производства, передовых методов управления и цифровых инструментов. Специалисты РС разрабатывают требования на национальном и международном уровнях, например, в ряде таких инновационных сфер, как применение безуглеродных и низкоуглеродных видов топлива, хранение и перевозка опасных грузов, дистанционные освидетельствования, автономное судоходство и кибербезопасность.

Курс на совершенствование

Ориентирами в определении направлений развития для Регистра являются актуальные задачи отрасли и обратная связь через открытый диалог с непосредственными пользователями Правил РС. Регистр постоянно повышает информативность символа класса для судовладельцев, фрахтователей, страховых компаний, администраций флага и порта, а также других заинтересованных сторон. За последние три года в Правила РС введены более 20 новых нотаций, которые позволяют более точно отразить технические особенности конкретного судна (RGU, GFS, LNG Bunkering ship, SOx Cleaning, IWS, GRS, COMF (C), CON–M, HMS, FTL, ERS, POSIMOOR–FIX и др.).

Фото из архива РС. Автор А.В. Лепешкин

Для повышения качества своих услуг РС оптимизирует собственные бизнес–процессы, в том числе за счет разработки и внедрения современных цифровых инструментов, и совершенствует систему подготовки своего инженерно–инспекторского состава.

Большое внимание Регистр уделяет подготовке квалифицированных кадров для отрасли и взаимодействию с морскими вузами. В рамках сотрудничества организуются совместные научные конференции и круглые столы, реализуются стипендиальные программы, оборудуются тематические учебные аудитории. Например, при поддержке РС в ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова открыт специализированный тренажерный комплекс для подготовки специалистов и экипажей судов, работающих на газомоторном топливе (в соответствии с Кодексом МГТ).

Вызовы времени

События последних лет стали серьезным испытанием для всей морской индустрии. Удержать позиции Регистру помогла стратегия непрерывного поиска новых форматов сотрудничества с предприятиями отрасли и разработка мер, нацеленных на поддержку клиентов. Так, в период пандемии Covid–19 и связанных с ней карантинных ограничений Регистр, понимая трудности, с которыми столкнулись клиенты, успешно реализовал проведение дистанционных освидетельствований на базе Морского операционного центра.

В условиях жестких санкционных ограничений в помощь судовладельцам Регистр внедрил услугу по разработке эксплуатационной технической документации для судов, при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации выстроил гибкую систему технического наблюдения за судами в эксплуатации, расширив область и возможности применения дистанционных освидетельствований.

В помощь компаниям, которые лишились действующих сертификатов соответствия стандартам ISO 9001, 14001, 45001, выданных иностранными классификационными обществами (ИКО), РС предоставил возможность перейти в Орган по сертификации систем менеджмента Регистра с сохранением графика прохождения аудитов в рамках трансферного аудита. Также в связи с уходом с российского рынка ИКО, выполнявших ранее освидетельствование тренажеров и тренажерных комплексов, РС запустил услугу по добровольной сертификации таких тренажеров и учебных курсов для подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с положениями Конвенции ПДНВ.

Изменившиеся рыночные условия диктуют новые правила игры и ставят перед Регистром новые задачи. Проведя детальный анализ рисков, скорректировав планы и форматы присутствия на внутреннем и внешнем рынках, РС наметил актуальные пути дальнейшего развития и диверсификации своей деятельности. В апреле 2023 года изменена структура и сформированы новые подразделения в Главном управления РС. Классические процессы консолидированы в рамках трех основных структурных блоков. Развитие новых направлений и продвижение услуг, не связанных с классификацией судов, образуют самостоятельный четвертый структурный блок. Главная цель изменений – выстроить работу с учетом текущих акцентов деятельности РС и актуальных задач отрасли.

Новые горизонты

В настоящий момент РС нацелен на преобразование в широкоформатный центр морских компетенций с акцентом на актуальные потребности клиентов в части готовых решений и комплексных услуг «под ключ», совершенствование процессов классификации морских объектов и внедрение новых, востребованных направлений услуг.

Одним из векторов развития Регистр видит расширение услуги по морскому гарантийному сюрвею. Созданная для сопровождения этого направления структура «РС–МГС» в качестве третьей независимой стороны выполняет рассмотрение проектов, наблюдение за подготовкой и проведением морских операций по транспортировке тяжеловесных грузов и крупногабаритных объектов, в том числе предназначенных для обустройства морских нефтегазовых месторождений. Круг вопросов подразделения включает также предпроектные консультации при определении метода проведения операций, подбор соответствующего флота и инспекцию его пригодности.

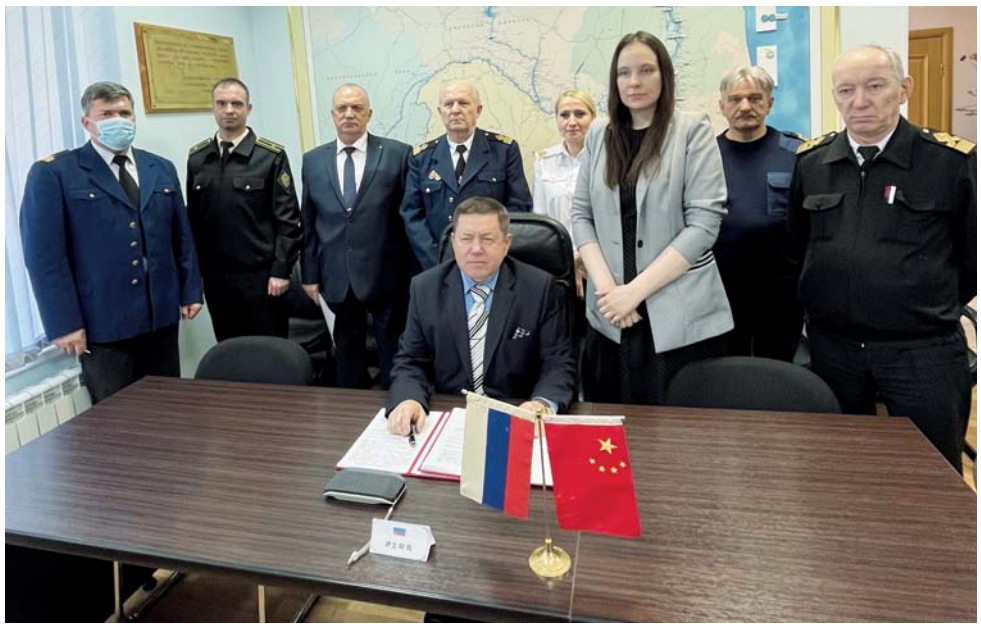
Также РС продолжает расширять сферу своих сертификационных услуг. В ближайшей перспективе она включит освидетельствование изготовителей, имеющих собственное производство. По результатам освидетельствований РС сформирует базу данных о фактических изготовителях, их технологических возможностях и перечне одобренной продукции. Создание такой базы поможет компаниям существенно сократить время и ресурсы на поиск необходимых партнеров, позволит быстро налаживать взаимовыгодные производственные связи и выходить на новые рынки, в том числе для решения задач по импортозамещению.

Таким образом, сегодня Регистр готов не только противостоять вызовам, но и уверенно двигаться вперед, укрепляя свои позиции, закладывая основы для будущего роста и содействуя как развитию морской индустрии, так и формированию безопасной транспортной среды в целом.

Фото из архива РС. Автор Ф.П. Агапов

Судовой ход безопасен,

когда его обслуживает ФБУ «Администрация Амурводпуть»



Основными задачами ФБУ «Администрация Амурводпуть» являются содержание, эксплуатация и развитие внутренних водных путей (ВВП) Амурского бассейна, государственное регулирование деятельности речного транспорта по вопросам, отнесенным к компетенции государственных органов, обеспечение безопасности судоходства, экологической и пожарной безопасности, мониторинг движения судов и проводка судов государственными лоцманами.

История предприятия берет начало 3 января 1900 года, когда император Николай II своим Указом повелел создать особое государственное Управление водными путями Амурского бассейна и утвердил его штат.

На момент образования управления водные пути составляли 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 многочерпаковых земснарядов, 3 камне–карчеподъемницы, 19 шаланд и судоремонтные мастерские в Сретенске и Благовещенске. В 1913 году протяженность водных путей, обслуживаемых управлением, составляла свыше 5,7 тыс. км.

Для регулирования вопросов содержания пограничных водных путей и судоходства по ним 2 января 1951 года между СССР и КНР было заключено Соглашение о порядке плавания по пограничным рекам Амур, Уссури, Аргунь, Сунгача и озеру Ханка и об установлении судоходной обстановки на этих водных путях, а также создана комиссия.

Сегодня российская часть комиссии осуществляет свою деятельность на базе ФБУ «Администрация Амурводпуть». В 2009 году председателем российской части комиссии был назначен Александр Савин, руководитель ФБУ «Администрация Амурводпуть».

– В 2022 году мы обеспечили содержание в бассейне 7285 км внутренних водных путей (ВВП), – рассказал Александр Савин, – из них с гарантированными габаритами судовых ходов и средствами навигационной обстановки 4877 км, в том числе 3130 км с освещаемой, 777 км со светоотражающей и 970 км с неосвещаемой обстановкой. В том числе 2744 км водных путей на пограничных с КНР участках.

На 2023 год при условии включения в перечень ВВП Российской Федерации 232 км дополнительных путей, востребованных для судоходства, Амурводпуть по государственному заданию планирует содержать ВВП протяженностью 7308 км. Из них 4894 км с гарантированными габаритами судовых ходов (СНО) и действующими средствами навигационного оборудования, а также 225 км водных путей без гарантированных габаритов и с неосвещаемой обстановкой, в том числе на пограничной реке Сунгача – 211 км.

Помимо этого, Амурводпуть содержит и эксплуатирует инфраструктуру ВВП в составе ремонтно–отстойных пунктов филиалов, обстановочных баз, береговых КВ–радиостанций в Благовещенске, Хабаровске и Комсомольске–на–Амуре и контрольно–корректирующих станций ГНСС ГЛОНАСС/GPS в Благовещенске, Хабаровске, Комсомольске–на–Амуре и в с. Екатерино–Никольское Еврейской автономной области.

Навигация 2023 года была открыта на один день раньше. Этому способствовала благоприятная ледовая и гидрологическая обстановка. По счету она стала 169–й. Исторические факты свидетельствуют, что в мае 1854 года по приказу генерал–губернатора Восточной Сибири Н. Муравьева от Шилкинского завода с воинским сплавом отправился первый дальневосточный пароход «Аргунь» под командованием капитана А. Сгибнева. Этим рейсом и было открыто первое паровое судоходство в Амурском бассейне.

Выступая на торжественном мероприятии, посвященном открытию навигации, Александр Савин особо подчеркнул, что главным достижением ФБУ «Администрация Амурводпуть» является сохранение опытных кадров, благодаря которым за предыдущие годы в Амурском бассейне не произошло ни одной аварии, происшествия по вине путейцев и, что самое главное, гибели судов и людей.

К открытию 169–й навигации администрация располагала техническим и служебно–вспомогательным флотом в количестве 93 единиц, в том числе 4 земснарядами, 3 буксирами, 4 шаландами, 41 обстановочным судном, 7 изыскательскими и 9 служебно–вспомогательными судами.

Основная часть судов закреплена за филиалами учреждения. В составе флота 7 новых судов. Это изыскательское судно «Механик Овчинников», обстановочные суда «Павлин», «Чистик», «Чиж», «Ремез» и «Турач» и промерное маломерное судно «Барракуда–58».

В навигацию 2023 года для содержания водных путей техническим флотом будут выполняться работы по устройству и обслуживанию СНО судовых ходов, тральные, изыскательские и дноуглубительные работы. Что касается участков пограничных водных путей, здесь их содержание, обслуживание СНО и НГО условий плавания судов будет осуществляться на основании решений Смешанной российско–китайской комиссии по судоходству (СРКК) во взаимодействии с подразделениями Центра по делам развития судоходства провинции Хэйлунцзян и Хулун–Буирским управлением по делам портов и судоходства автономного района Внутренняя Монголия КНР. Подразделениями сторон на пограничных участках будут устанавливаться, переставляться и обслуживаться береговые и плавучие навигационные знаки со своей стороны от линии середины основного судового хода.

По большинству вопросов повестки прошедшей СРКК стороны достигли необходимых договоренностей, которые вошли в итоговые документы совещания. Так, для улучшения условий судоходства стороны договорились в навигацию 2023 года изменить судовые ходы по схемам расстановки береговых навигационных знаков на 43 участках, переставить 126 знаков (российской стороной – 69, китайской стороной – 57), установить и содержать 207 плавучих знаков (российской стороной – 96, китайской стороной – 111), для изучения судоходных условий произвести изыскания на 73 участках (российской стороной – на 29 участках, китайской стороной – на 44 участках).

Кроме того, в рамках СРКК обсуждались и согласовывались вопросы сроков действия навигационного оборудования, производства дноочистительных работ, открытия временных судовых ходов по правобережным китайским протокам при низких уровнях воды и производстве дноуглубительных работ.

Стороны пришли к единому мнению: большинство вопросов российскими и китайскими судоводителями в рамках Правил плавания по российско–китайским пограничным рекам в период навигации 2022 года решены положительно.

В своей работе Инспекции государственного портового контроля (ИГПК) ФБУ «Администрация Амурводпуть» продолжают накопленные традиции по обеспечению безопасности судоходства на реках Амурского бассейна и с учетом современных условий плавания решают задачи, которые требуют выполнения государственного задания по осуществлению проверок судов. В целях обеспечения безопасности плавания, используя оперативную информацию, поступающую из отдела мониторинга движения судов о судоходстве в отдаленных районах на участках рек Амурского бассейна ВВП, ИГПК эффективно используют инспекторский состав с целью выявления судов с нарушениями обязательных требований, предотвращения загрязнения окружающей среды и транспортных происшествий.

Так, государственное задание на 2021 год выполнено на 106,4%, государственное задание 2022 года – на 102,9%. По сравнению с навигационным периодом 2021 года на 37,5% выявлено меньше нарушений, снизилось количество задержанных судов (в 2020 году –18, в 2021 году – 8 и в 2022 году – 5).

Общая тенденция уменьшения выявленных нарушений и нарушений, приведших к временному задержанию судов, расценивается как положительный эффект от постоянной работы с судовладельцами, осуществляемой инспекторским составом, запланированной капитаном Амурского бассейна ВВП.

Количество транспортных происшествий в Амурском бассейне не увеличивается. По информации МТУ Ространснадзора по ДФО, в 2022 году расследован только один инцидент, не связанный с нарушением обязательных требований, входящих в компетенцию ГПК.

Исполнительный директор АО «Мурманский морской торговый порт» Алексей Рыкованов

Яркие проекты

Мурманский торговый порт демонстрирует уверенное развитие

Один миллион тонн в год – таков новый рекорд обработки арктических грузов, установленный за минувший год АО «Мурманский морской торговый порт» (АО «ММТП»). Еще совсем недавно подобный объем перевалки в рамках арктической программы, реализуемой крупнейшей стивидорной компанией в Арктической зоне Российской Федерации, мог показаться чем–то из разряда фантастики, но уже сейчас ее работники воспринимают это достижение как еще одну веху в яркой, более чем вековой истории предприятия, а сами уже смотрят вперед и ставят перед собой новые масштабные цели и задачи.

Историческая стройка

Проект реконструкции причала № 2 и развития инфраструктуры грузового района № 1 АО «Мурманский морской торговый порт» – часть федерального проекта «Морские порты России» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации. Масштабы проведенных работ действительно впечатляют.

На причале, построенном в 1916 году, было выполнено бетонирование объемом 5500 м^3, на это ушло 530 тонн арматуры и 9700 м^3 щебня. Всего было обустроено около 400 трубных свай, а общая масса использованного металла составила 3775 тонн. Свайное основание забито на глубину до 30 м. И все это – в непростых условиях Арктики!

Посещая строительную площадку в момент проведения завершающих работ, губернатор Мурманской области Андрей Чибис отметил:

– Причал становится современным сооружением и в этом году заработает. Объем инвестиций 3,6 млрд руб. После реконструкции грузооборот причала увеличится до 5 млн тонн, а всего порта – превысит 20 млн тонн. Это повысит доходы и объем налоговых отчислений в Мурманск. От этого в выигрыше и государство как владелец причала, и торговый порт как оператор, муниципалитет и область за счет повышения налоговой отдачи от этих инвестиций.

Стоит отметить, что на момент начала строительных работ причал № 2 не эксплуатировался порядка 10 лет, так как не соответствовал нормативам, предъявляемым к такого рода сооружениям. В процессе реконструкции мурманские портовики улучшили его технические характеристики, проектная глубина увеличена до 12,35 м. А увеличение длины причальной линии до 284 м с учетом швартового пала позволит осуществлять загрузку судов класса Panamax длиной до 229 м и дедвейтом до 82 тыс. тонн.

Также в рамках проекта была модернизирована инфраструктура – произведена полная замена инженерных коммуникаций, увеличена мощность трансформаторных подстанций, заменены инженерные сети электроснабжения и связи. Смонтирована и эксплуатируется стационарная система орошения, которая работает в круглогодичном режиме. С точки зрения экологии, важно отметить, что произведено устройство системы ливневой канализации, которая будет забирать 100% объема стока с производственной площадки и отправлять его в очистные сооружения.

– Историческая стройка завершена, а это значит, что впереди долгие годы эксплуатации. Мы уверены, что проведенная реконструкция причала № 2 и работы по развитию инфраструктуры грузового района № 1 предприятия на десятилетия вперед будут служить развитию предприятия, нашего города, региона и всей страны, – отметил исполнительный директор АО «Мурманский морской торговый порт» Алексей Рыкованов.

Кадры для Арктики

Весной в российских школах звучат последние звонки. Для воспитанников транспортно–логистического класса гимназии № 8 г. Мурманска и для работников АО «Мурманский морской торговый порт» в 2023 году этот звонок стал особым, потому что для выпускников первого в стране профильного «портовского» класса он прозвучал в пятый раз. Казалось бы, дата небольшая, но уже вполне может считаться первой символической отсечкой большого дела, у истоков которого стояли портовики и благодаря которым мурманские юноши и девушки находят свой путь в жизни.

Специализированный транспортно–логистический класс в гимназии № 8 был открыт 1 сентября 2017 года по инициативе АО «ММТП». Помимо основных предметов, гимназистам 10–го и 11–го классов преподают профильную математику, менеджмент, маркетинг, обществознание, логистику и профессиональные термины. Сотрудники АО «ММТП» проводят лекции по таким дисциплинам, как логистика стивидорной компании, финансы предприятия, железнодорожное обеспечение работы порта, эксплуатация машин, механизмов и перегрузочного оборудования порта, реализация экологических программ. Старшеклассники знакомятся с производством, историей, социальными проектами АО «ММТП», проходят обучение на базе учебно–курсового комбината предприятия, участвуют в социально значимых мероприятиях.

Традиционно конкурс для поступления в транспортно–логистический класс составляет более двух человек на место, а средний проходной балл – около 4,7, а у многих ребят при поступлении – отличные аттестаты. После окончания гимназии учащиеся специализированного класса имеют возможность поступить на профильные дисциплины в высшие учебные заведения.

Несмотря на небольшой срок, прошедший с момента начала реализации проекта, дерево знаний, посаженное мурманскими портовиками, уже приносит первые плоды. Совсем недавно на работу в порт пришел первый выпускник транспортно–логистического класса. Точнее, выпускница – кладовщица Грузового района №1 АО «ММТП», а также студентка Мурманского арктического университета Ксения Холмова. В прошлом году Ксения и ее однокурсники проходили практику в Мурманском морском торговом порту. Уже в тот момент девушка задумалась о том, чтобы прийти работать в порт на постоянной основе.

– Я мурманчанка во втором поколении, уезжать из Мурманска мне не хотелось, – рассказывает Ксения Холмова. – Мне нравится жить здесь, подходит климат. Плюс я не испытывала стресса или какого–то дискомфорта. Это очень важно, когда приходишь в новый коллектив. Те возможности для дальнейшего человеческого и профессионального развития, которые предоставляет ММТП, я очень ценю.

Помимо участия в обучении ребят, АО «ММТП» оказывает помощь гимназии в развитии материально–технической базы. Благодаря портовикам в гимназии с более чем полувековой историей появились современные пространства и техника, которые соответствуют требованиям нашего времени и дают гимназистам возможность использовать и осваивать самые современные и прогрессивные технологии. Все это способствовало тому, что гимназия дважды побеждала в региональных конкурсах и получала гранты на реализацию инновационных проектов в системе общего образования Мурманской области.

Креативный подход

Участие в жизни города и региона для мурманских портовиков – это неотъемлемая часть жизни и работы крупнейшего предприятия областного центра.

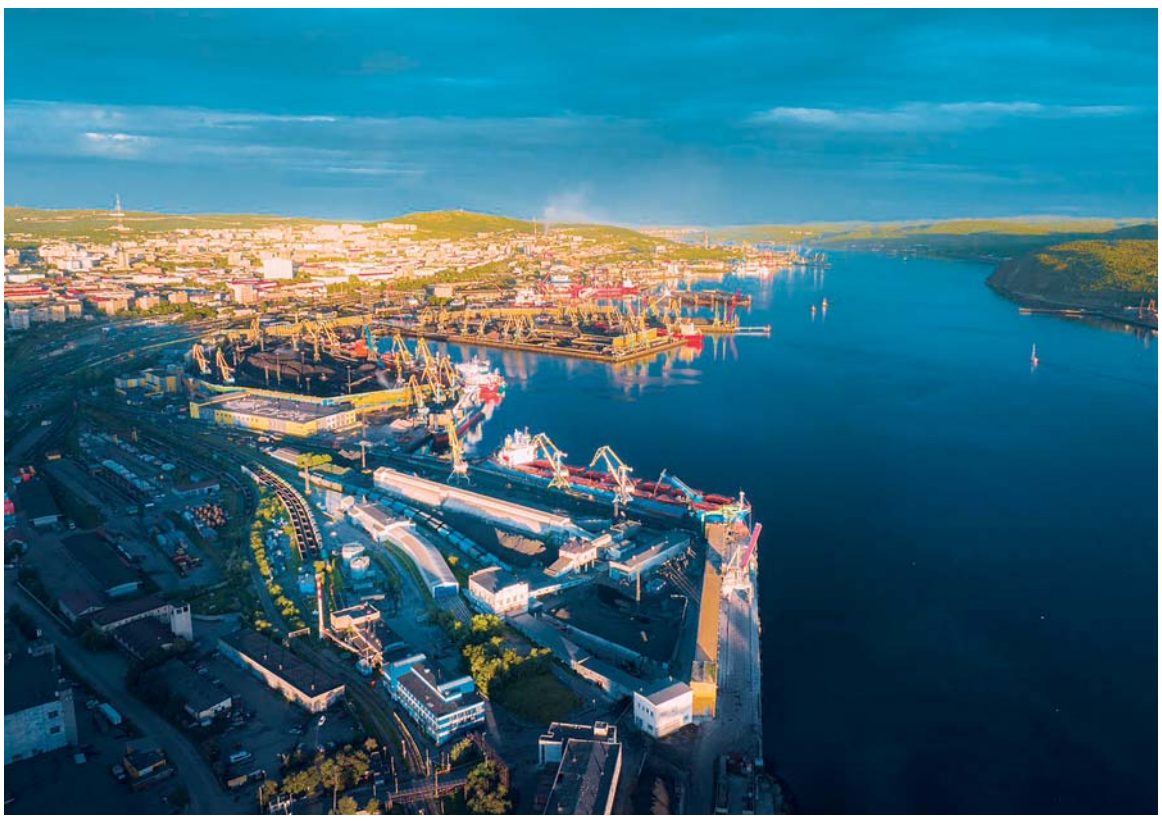
Яркий тому пример – создание нового культурного хаба «Контейнер–холл». Идея его строительства в одном из старых районов Мурманска принадлежит Центру городского развития Мурманской области. Проект выиграл грант Росмолодежи на форуме «Таврида» и победил в номинации «Победитель народного голосования». Также помощь оказали правительство Мурманской области и АО «Мурманский морской торговый порт».

Этот опыт оказался более чем удачным. Он был отмечен в номинации «Лучший реализованный проект креативного пространства» в рамках V Международной премии «Золотой Трезини», которая присуждается за выдающиеся заслуги в области архитектуры и искусства. Его итоги в минувшем году подводили в Государственном Эрмитаже в Санкт–Петербурге. Но еще более ценно, отмечает Алексей Рыкованов, что «Контейнер–холл» стал точкой притяжения для ярких молодежных городских проектов, которые меняют нашу жизнь. Сейчас портовики продолжают помогать «Контейнер–холлу» и уже приобрели для него современное мультимедийное оборудование.

А еще в копилке недавних достижений портовиков, которыми они гордятся, – успехи хоккейного клуба «Мурман», который выступает в высшем дивизионе отечественного хоккея с мячом при активной поддержке АО «ММТП». В этом году команда показала свой лучший результат – 10 место в итоговой таблице XXXI Чемпионата России по хоккею с мячом в Суперлиге в сезоне 2022/23 годов.

«Важным достижением является не только рекордное для хоккея с мячом место в турнирной таблице, но и постоянно растущее число болельщиков на трибунах! Северяне приходят семьями, что очень важно для приобщения жителей региона и особенно детей к занятиям спортом и активному отдыху», – подчеркнул на встрече с командой губернатор Мурманской области Андрей Чибис.

И эта социально ориентированная работа продолжается. Благодаря совместной деятельности АО «Национальная транспортная компания» (НТК) и АО «ММТП» в ближайших планах мурманских портовиков на этот год – реконструкция входа в социально–реабилитационное отделение Мурманского комплексного центра социального обслуживания населения, что позволит обеспечить более комфортные условия для граждан пожилого возраста и инвалидов, которые приходят в центр; организация мастерской по термотрансферной печати в «Контейнер–холле», где будут проходить занятия по стилизации и разработке локального узора, а также состоится выставка работ, которая познакомит творческую молодежь с узорами Русского Севера и красотами родного края. Все эти яркие и нужные людям проекты будут способствовать продвижению локальной визуальной культуры Русского Севера, Мурманска, обогащению социально–культурной среды города.



Справка «ТР»

АО «Мурманский морской торговый порт» – крупнейшая стивидорная компания в Арктической зоне РФ. Входит в структуру Национальной транспортной компании (НТК), ключевыми партнерами которой являются АО «СУЭК» и АО «МХК «ЕвроХим». АО «ММТП» обеспечивает круглогодичное сообщение с важнейшими логистическими центрами во всем мире. АО «ММТП» является социально ответственным предприятием: внедряет наилучшие доступные технологии в сфере транспортной логистики и экологии, принимает активное участие в поддержке и реализации общественно важных проектов.

Устойчивое развитие в период турбулентности!

Порт «Бронка» – самый глубоководный терминал в Санкт–Петербурге

Поздравляем всех работников морского и речного транспорта и смежных отраслей с профессиональным праздником! Особая признательность и благодарность ветеранам профессии за верность выбранному пути и неоценимый вклад в развитие отрасли! Желаем всем крепкого здоровья, благополучия и новых свершений на благо России!

С уважением
руководитель ООО «Феникс»
А.Е. Панфилов

В 2022 году из–за беспрецедентного количества санкций, введенных недружественными странами против Российской Федерации, существенно снизился объем перевалки грузов в портах Балтийского бассейна, доставку которых традиционно осуществляли иностранные операторы ро–ро и контейнерных линий.

Эти обстоятельства привели к вынужденной диверсификации грузовой базы и определению новых возможностей многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка», являющегося единственным глубоководным терминалом в Санкт–Петербурге.

С середины прошлого года между ММПК «Бронка» и Калининградским морским торговым портом начали работать новые морские линии. Порт «Бронка» стал одним из ключевых терминалов для решения стратегически важной задачи по снабжению Калининградской области товарами первой необходимости. В период перераспределения грузопотоков с железнодорожного на морской транспорт современный пункт перевалки был абсолютно необходим для формирования всей логистической цепочки.

Благодаря максимальной для порта Санкт–Петербург глубине (14,4 метра) у причалов ММПК «Бронка», стали возможными регулярные отправки навалочных грузов судами дедвейтом до 80 тыс. тонн. Объем перевалки груза на железнодорожном фронте, связанный с ростом экспортного грузопотока минеральных удобрений, изменил баланс видов транспорта для доставки грузов в порт. В данный момент терминал принимает с железнодорожного транспорта более 10 000 тонн продукции ежедневно.

В связи с реорганизацией внутрипортовой логистики разработка специальной технологии перевалки навалочных грузов стала первостепенной задачей и была успешно реализована руководством порта в максимально короткий период. Следуя современным тенденциям рынка, оператор порта ООО «Феникс» совершенствует техническое оснащение. На текущий момент в нашем парке оборудования появились наклонные спредеры, позволяющие выполнять перевалку навалочных грузов в трюм судна, что существенно увеличивает грузооборот и положительно сказывается на экономических показателях.

С марта 2023 года на ММПК «Бронка» осуществляются регулярные судозаходы новых контейнерных линий, связывающих Санкт–Петербург с портами Китая, Южной и Юго–Восточной Азии. Реализованная на ММПК «Бронка» идея создания глубоководного порта для обработки контейнерных судов вместимостью более 4000 TEU дает существенные преимущества в развитии прямого морского сообщения с Азиатскими торговыми партнерами без промежуточных заходов в европейские порты. При этом среднее транзитное время по маршруту Шанхай – Бронка составляет всего 35 дней.

Проектная логистика всегда была и остается для нас одним из приоритетных направлений. В этом году 21 февраля на терминале была выполнена выгрузка рекордного тяжеловеса массой 378 тонн. И для нас это не предел, наши эксклюзивные мобильные краны Liebherr LHM 800 в паре могут обработать грузы весом до 500 тонн.

Мы получаем достаточно много запросов на перевалку самого нестандартного и сложного груза и не можем оставить ни одно из этих обращений без ответа. Экспертность и компетенции наших специалистов и партнеров позволяют генерировать новые решения, которые необходимы рынку. Внедрение новой системы менеджмента призвано обеспечить высочайший уровень сервиса.

В связи с загруженностью железнодорожной станции Бронка вновь стали актуальны инвестиционные планы по расширению железнодорожной и складской инфраструктуры на территории ММПК «Бронка» и примыкающих земельных участках.

Кроме того, мы всегда готовы выступить в качестве площадки для коммуникации всех участников логистического процесса и сделать все возможное для осуществления задуманного. В стенах ММПК «Бронка» проходят переговоры разного уровня, начиная от встреч экспедиторов и грузовладельцев по реализации проектов, к примеру, атомной энергетики и заканчивая протокольными мероприятиями с участием первых лиц других государств.

На сегодняшний день месячные показатели грузооборота порта уже превышают доковидный уровень, а в целом 2023 год может стать рекордным за всю историю предприятия.

Поздравляем всех работников морского и речного транспорта и смежных отраслей с профессиональным праздником! Особая признательность и благодарность – ветеранам профессии за верность выбранному пути и неоценимый вклад в развитие отрасли! Желаем всем крепкого здоровья, благополучия и новых свершений на благо России!

В поисках новых решений

СГУВТ: реалии и перспективы регионального российского транспортного вуза

Июнь для каждого вуза – значимый период, в нем сходятся завершение и новое начало: выпускники защищают ВКР и готовятся к вручению дипломов, и одновременно с этим стартует очередная приемная кампания. Но Сибирский государственный университет водного транспорта не прощается со своими выпускниками, поддерживая с ними связь и оказывая помощь в трудоустройстве, ведь главная задача вуза – это обеспечение отрасли высококвалифицированными специалистами.

В реалиях сегодняшнего дня у многих абитуриентов и их родителей может складываться неверное впечатление о том, что отрасль водного транспорта замедляет свое развитие, а потому в будущем специалисты не будут востребованы. Кроме того, распространяется миф о том, что вовсе не обязательно получать высшее образование, чтобы стать высококлассным специалистом в той или иной области. Об этом и о многом другом мы поговорили с ректором Сибирского государственного университета водного транспорта Татьяной ЗАЙКО.

– Татьяна Ивановна, расскажите, обоснованны ли данные представления и как обстоят дела в реальности?

– Сегодня наша страна переживает не самый легкий период своей истории, но мы продолжаем развиваться. Во многих отраслях, так же как в транспортной, новые условия дали новый толчок для роста, а правительство ставит перед нами амбициозные задачи. В частности, в отрасли водного транспорта решаются задачи повышения уровня безопасности водного транспорта, роста его инвестиционной привлекательности, его развития как самого экономичного и экологически чистого транспорта, а также совершенствования системы управления. И такое развитие невозможно без совершенствования отечественной науки и специалистов, которые смогли бы обеспечить разработку, функционирование и обслуживание новых систем во всей инфраструктуре. Это развитие и гарантирует на рынке труда высокую востребованность судоводителей, судостроителей, гидротехников, логистов, портовых работников, управленцев и других специалистов, а также тех, кто обучает и готовит новых профессионалов для отрасли.

СГУВТ и его 4 филиала в Якутске, Усть–Куте, Красноярске и Омске обеспечивают высококвалифицированными специалистами предприятия отрасли в Дальневосточном, Сибирском и Уральском федеральных округах и обладают большой разветвленной партнерской сетью работодателей. В нашей «базе практик» более 260 таких организаций, и этот список все время пополняется. Их запрос на специалистов растет с каждым годом, и в настоящий момент большинство наших курсантов и студентов, еще обучаясь в университете, знают о том, где он будет работать после окончания вуза.

Что же касается того, что сегодня высшее образование не является приоритетным, я бы не согласилась. Опыт показывает, что рано или поздно всем желающим построить карьеру приходится учиться или доучиваться. Вуз дает фундаментальные теоретические знания, которые являются базой для карьерного и интеллектуального роста. И здесь очень простой пример. При университете и его филиалах работают подразделения среднего профессионального образования. По их окончании у выпускников уже нет проблем с трудоустройством на речные предприятия, однако наиболее амбициозные сразу после выпуска идут учиться в университет, другие со временем приходят к этой необходимости и оканчивают вуз заочно. Высшее образование открывает для них более широкие возможности.

– Каким образом развивается наука в СГУВТ и как университет участвует в совершенствовании транспортной отрасли с точки зрения новых разработок?

– Наша наука носит прикладной характер, а ученые вуза работают над актуальными проблемами отрасли. Сегодня вуз обладает 21 патентом на полезные модели и изобретения. Наиболее актуальные и значимые – судовой скруббер, гидродинамический якорь, трубоводный транспорт. В этом году наш университет по госзаказу приступил к выполнению двух научно–исследовательских и опытно–конструкторских работ по теме сверхзвукового воздушно–плазменного напыления покрытий и теме водородной энергетики. Это весьма перспективные направления, результаты этих разработок будут полезными не только на флоте, но и в строительстве, промышленности, в том числе и оборонной, и даже в космической отрасли. В работе по термоплазмическим технологиям наши ученые работают совместно с ИТПМ им. С.А. Христиановича СО РАН. Вопросы разработки экологичного водородного топлива и его хранения весьма актуальны – ими занимаются ученые по всей России. Эффективным в работе становится сотрудничество, поэтому СГУВТ заключил соглашение о взаимодействии с ФИЦ «Институт катализа им. Г.К. Борескова СО РАН». Также в этой сфере достигнуты предварительные договоренности с Институтом теплофизики им. С.С. Кутателадзе СО РАН, подписание соглашения состоится в ходе работы X Международного форума технического развития в Новосибирске «Технопром–2023». Сегодня мы должны двигать науку вперед, а значит, нам нужно объединять усилия.

Большую роль в воспитании нового поколения ученых играет наставничество и преемственность. Чаще всего в науку приходят еще в студенческом возрасте. Наш университет – не исключение. В СГУВТ всегда уделялось большое внимание молодежной науке. Сейчас в вузе работают пять студенческих научных объединений: «Теория и устройство судов», «Кружок электрооборудования и автоматики», «Технология и организация перегрузочных процессов», экологический кружок «Водопад» и «Лаборатория цифрового моделирования и техносферной безопасности». Помимо этого, молодежный актив по собственной инициативе организовал шестое независимое студенческое научное сообщество. Ряды ученых СГУВТ пополняются благодаря факультету подготовки кадров высшей квалификации. Молодым аспирантам помогают более опытные коллеги из научных школ вуза, работающих по направлениям «Судовые энергетические установки и их элементы (главные и вспомогательные)», «Электроэнергетика. Электромагнитная совместимость технических средств» и «Экономика и эксплуатация водного транспорта». Они генерируют передовые идеи и проводят различные изыскания.

Важным условием развития науки в университете является соответствующая материально–техническая база. Мы стараемся идти в ногу со временем и оснащать учебные аудитории и лаборатории современным оборудованием. В течение 4 лет мы провели модернизацию 15 лабораторий университета, приобрели и установили современные стенды, тренажеры, а также необходимое программное обеспечение для учебного процесса и исследовательской деятельности. В числе последних таких полезных приобретений система автоматизированного рабочего места преподавателя, подключаемого посредством интерактивной доски со множеством функций, которая делает учебный процесс эффективнее. На доске отображаются все процессы, происходящие в аудитории, преподаватель может запускать необходимые стенды и тренажеры со своего места. Причем благодаря такому оборудованию результаты исследований, проводимых на подключенных приборах, фиксируются исключительно точно, без погрешностей.

Мы оптимистично смотрим в будущее, нашей целью является развитие территорий университета. В настоящее время мы готовим проект Образовательно–исследовательского кластера СГУВТ на Обском водохранилище для наших студентов, аспирантов, преподавателей, где они смогут жить и проводить научно–исследовательские работы, а также заниматься спортом и отдыхать. И мы надеемся, что наши мечты в скором времени начнут реализовываться.

– Какие проблемы или нерешенные задачи в настоящий момент стоят перед университетом?

– Проблемы – не препятствие для развития, они являются причиной поиска новых решений той или иной задачи. Конечно, существуют трудности, среди множества которых можно выделить финансовые. Недостаток средств сказывается на многих сферах. Например, мы не можем провести капитальный ремонт зданий университета. Финансирование СПО в настоящее время не доведено до 100% от нормативного. А также с усилением внимания к воспитательной деятельности в вузах, увеличением количества различных мероприятий нам необходимо привлекать дополнительный персонал: воспитателей, психологов, организаторов, художественных руководителей. Но требования к соотношению оплаты труда профессорско–преподавательского персонала к таким сотрудникам 60:40 – что не позволяет нам выполнять поставленные задачи в этой сфере. С этой проблемой столкнулся не только СГУВТ, из чего возникает вопрос: не пора ли пересмотреть эти критерии?

– Татьяна Ивановна, и все же какая жизнь и какие перспективы ждут ребят в СГУВТ?

– Сегодня популярен термин «клиентоориентированность», он применим не только в продажах и предоставлении бытовых услуг, но и в образовании. И мы можем сказать, что Сибирский государственный университет водного транспорта – клиентоориентированное учебное заведение.

Наши студенты получают фундаментальные знания и надпрофессиональные компетенции, набираются опыта, развивают себя творчески – у нас каждый находит себе занятие по душе. Наша специфика работы заключается в решении задачи подготовки высокопрофессиональных кадров, в том числе и через самореализацию студентов, уважительно и позитивно настроенных на будущую профессиональную деятельность. Поступающие к нам ребята могут быть уверены в своей компетентности и востребованности после получения диплома.

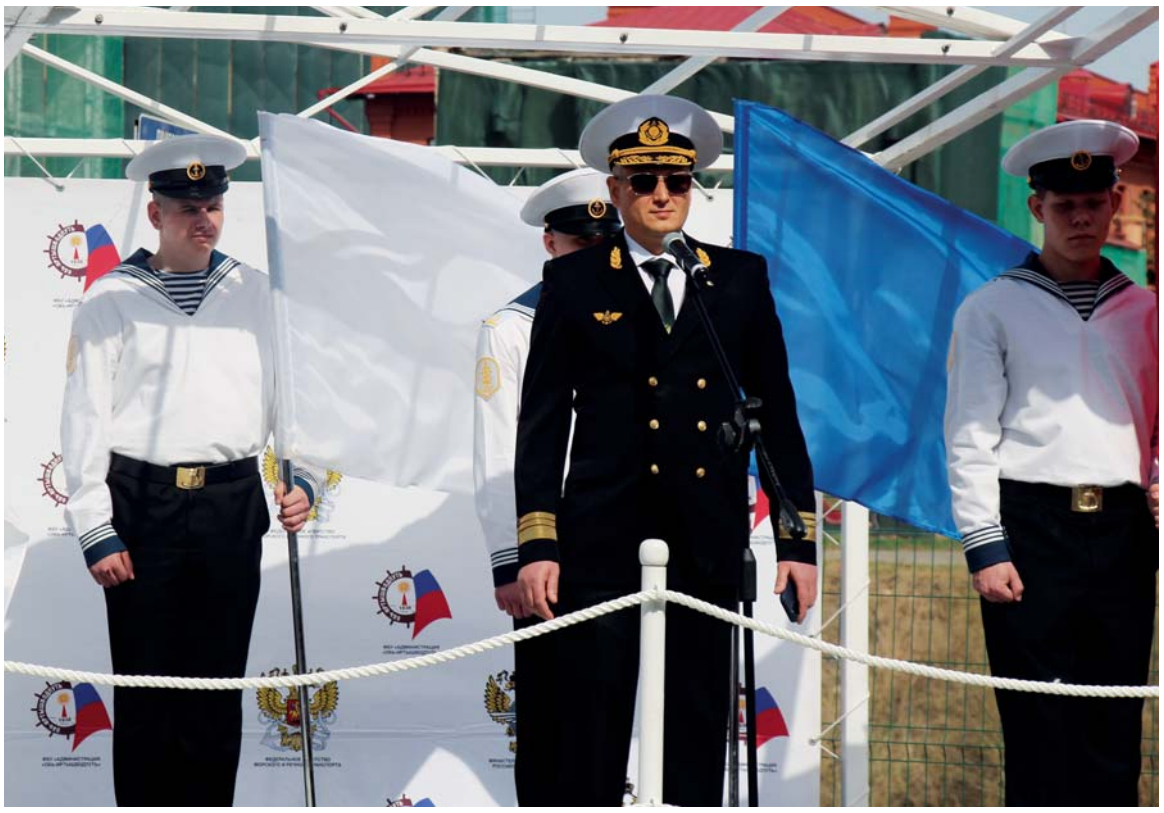
Ректор – Сергей Олегович Барышников, доктор технических наук, профессор

Вместе – к успеху!

Лидер отрасли 2022 года

В новых реалиях

Работает коллектив ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» в навигацию–2023



В Обь–Иртышском бассейне 28 апреля открылась навигация 2023 года. Она стала не совсем обычной для речников бассейна: 21 апреля завершилась процедура реорганизации ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» путем присоединения к нему ФБУ «Администрация Обского БВП». О работе в новых реалиях мы поговорили с руководителем ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» Романом ЧЕСНОКОВЫМ.

– Роман Александрович, добрый день! Завершился процесс реорганизации учреждения, что это значит для ФБУ?

– Да, 21 апреля была официально завершена реорганизация. Теперь Обь–Иртышский бассейн насчитывает 21747 километров водных путей, что делает его самым крупным в России. К имеющимся у нас пяти филиалам – Омскому, Сургутскому, Тобольскому районам водных путей и судоходства, а также Ханты–Мансийскому и Ямало–Ненецкому окружным управлениям водных путей и судоходства – присоединились еще 4 филиала: Томский, Барнаульский, Колпашевский районы водных путей и судоходства, а также Новосибирский район водных путей, гидросооружений и судоходства. Процесс реорганизации был очень трудоемким, потому что одной из главных наших задач было сохранение людей и рабочих мест. Работа в новых реалиях позволит нам, как и прежде, качественно выполнять все показатели установленного государственного задания и обеспечивать безопасность судоходства в границах водных путей нашего бассейна.

– Сколько единиц флота насчитывается теперь в учреждении и какой это флот?

– На балансе ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» сейчас находится без малого 400 единиц флота, если быть точным, то 389. Это и землесосы, и земснаряды – дноуглубительный флот, а также теплоходы, мотозавозни, самоходные и несамоходные шаланды, баржи–буевницы, нефтеналивные суда. Некоторая часть флота в этом году проходит капитальный ремонт, кроме того, определенная часть судов прошла межнавигационные ремонтные работы, чтобы во всеоружии приступить к выполнению задач навигации 2023 года. Также в межнавигационный период в филиалах Обь–Иртышского бассейна идут работы по заготовке средств навигационного оборудования. В частности – различных видов береговых и плавучих навигационных знаков, которые делаются из древесины. Все работы планируются таким образом, чтобы к выставлению навигационной обстановки и открытию навигации все было готово.

– Когда стартовала навигация 2023 года?

– Первым судам в филиалах вооружение объявили в начале апреля. Дежурные суда в течение нескольких дней прошли процесс вооружения и вышли на колку льда. Торжественное открытие навигации на Оби и Иртыше прошло в апреле. Как только позволили погодные условия, открылись водные пути от города Камень–на–Оби до верхнего подходного канала Новосибирского шлюза, которые находятся на обслуживании у речников–путейцев еще одного нового филиала – Новосибирского района внутренних водных путей, гидросооружений и судоходства.

– Есть уже какие–то прогнозы на нынешнюю навигацию: какой она будет?

– Точно могу сказать одно – она будет непростой. Два года назад начался так называемый маловодный период на реках Обь–Иртышского бассейна, и еще в начале марта синоптики ФГБУ «Обь–Иртышское УГМС» давали нам неблагоприятные прогнозы по водности. В некоторых местах уровни воды будут на 50–60% ниже нормы. Так что нам придется очень постараться, чтобы выдержать гарантированные габариты судовых ходов, но убежден, что срывов в этом плане допущено не будет.

– Дноуглубительный флот учреждения уже начал работу?

– Да, к работе уже приступили такие суда, как «Иртышский–727», «Иртышский–504», «Обский–1006». Они выполняют задачи по транзитному дноуглублению, разрабатывая перекаты там, где это необходимо. По данным на середину июня, дноуглубительные машины совместно разработали 95,7 тыс. кубометров грунта при плане в 5 млн 900 тыс. кубометров. Кроме того, уже приступили к работе 9 русловых изыскательских партий, выполнено более 50 съемок. И поскольку основная задача путейцев Обь–Иртышского бассейна – это обеспечение безопасности судоходства для перевозок грузов и пассажиров, отмечу, что с начала навигации в границах бассейна перевезено более 3 млн различных грузов, абсолютное большинство в их номенклатуре – щебень и без малого 390 тысяч пассажиров. План по северному завозу выполнен в размере 107 тыс. тонн.

– Давайте поговорим об оснащении учреждения. Что делается в этом плане?

– Перед началом навигации ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» закупило более сотни новых обстановочных знаков, которые распределены по филиалам. Таким образом, мы держим курс на полную замену металлических плавучих знаков на композитные. Всего на вооружении у путейцев находится более 3 тыс. буев, и большинство из них заменены на новые – из композитных материалов, которые гораздо долговечнее металлических. Кроме того, в этом году 10 обстановочных бригад – 4 в Ханты–Мансийском окружном управлении водных путей и судоходства и 6 – в Ямало–Ненецком окружном управлении водных путей и судоходства – получат новые обстановочные комплексы. Что касается более масштабного обновления, то в 2021 году были заложены новые земснаряды, которые должны поступить на вооружение нашего учреждения уже в конце этого – начале следующего года. Это земснаряды с роторным рыхлителем, которые рассчитаны на дноуглубление внутренних водных путей РФ практически в любом регионе; они могут работать в достаточно широком температурном диапазоне – от юга до севера. Уже к концу текущей навигации мы ожидаем поставки в учреждение двух земснарядов проекта 4395, которые ориентировочно поступят на вооружение в Тобольский и Барнаульский районы водных путей и судоходства.

– А кадры есть, чтобы работать на новых машинах?

– Не буду скрывать, что кадровый голод в нашей отрасли ощущается, но мы достаточно эффективно работаем над решением этой проблемы. В частности, у нас налажено тесное взаимодействие с СГУВТом – Сибирским государственным университетом водного транспорта, который вот уже более сотни лет является главной кузницей наших кадров. Курсанты этого учебного заведения постоянно проходят и учебную, и производственную практику в наших филиалах, а после окончания вуза самые лучшие из них получают постоянные рабочие места. Вместе с тем ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть» – активный участник ярмарок вакансий, которые проводятся в нашем регионе, что тоже позволяет закрывать потребность в кадрах. Особое внимание уделяем переподготовке и повышению квалификации наших специалистов, отправляя их на различные учебные программы.

Вахта длиною в 100 лет

Успехи ФБУ «Администрация Волжского бассейна» обеспечены самоотверженным трудом его работников

По случаю векового юбилея приветствия коллективу адресовали Президент России Владимир Путин, Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин, министр транспорта РФ Виталий Савельев, заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, начальник Межрегионального территориального управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Приволжскому федеральному округу Виталий Недоконцев и др.

Управление внутренних водных путей Волжского бассейна было учреждено 1 апреля 1923 года постановлением НКПС и подчинялось Комиссариату Путей Сообщения РСФСР. В его ведение входили все водные пути Волги, а также Камы и Оки с их притоками. В составе управления были технические участки, проводившие путевые работы, а также судоремонтные заводы с затонами для зимовки технического флота и заготовительные организации.

В рабочем ядре управления тогда были 54 земснаряда, 157 паротеплоходов, 343 нефтяных судна. Всего – 554 единицы флота.

С увеличением объема перевозок в бассейне повысились требования к габаритам пути и безопасности движения. По предложению инженера В.Е. Тимонова было внедрено организованное проведение землечерпательных работ.

С этой целью в 1925 году на Волге были созданы изыскательские партии по изучению русловых процессов, а также для подготовки высокоточных русловых съемок для выполняемых земснарядами дноуглубительных работ. Эти исследования послужили основой для подготовки мероприятий по капитальному улучшению судоходства на Волге.

В годы Великой Отечественной войны коллектив Сталинградского технического участка пути героически обеспечивал необходимое навигационное ограждение судового хода, поддерживал габариты пути, ограждая плавучими знаками места прокладки вражеских мин, затопленные суда. Всеми путевыми работами руководил начальник Волжского БУПа В.П. Цибин.

В начале 50–х годов начались планомерное внедрение электрического и газового освещения навигационных знаков, автоматизация сигнального оборудования и моторизация обстановочных постов. В конце 50–х стали переходить на боевую обстановку вместо бакенов и вех.

В этот период начались работы по созданию Единой глубоководной транспортной системы европейской части страны, интенсивно пополнялся дноуглубительный флот высокопроизводительными землесосами и многочерпаковыми земснарядами.

В 80–е годы перед речниками была поставлена задача – обеспечить работу транспортного флота в условиях продленной навигации. Для этого на Куйбышевском водохранилище начали строить русловые маяки – ориентиры. В 1985 году на всех водохранилищах бассейна действовали 46 таких маяков и осуществлялась продленная навигация транзитного флота.

В это время создается информационно–диспетчерская группа для более полного информирования судоводителей обо всех изменениях условий плавания.

Волжское ГБУ принимало участие в согласовании проектов строительства гидроузлов, приемке готовых сооружений, строительстве капитальных береговых знаков обстановки на водохранилищах.

Сегодня ФБУ «Администрация Волжского бассейна» осуществляет свою деятельность на территории 12 областей Поволжья, пяти республик.

В рабочем ядре – 179 единиц флота, в том числе 13 земснарядов.

Прошедшие навигации для крупнейшего в России речного бассейна были ознаменованы динамичным ростом объемов перевозимых грузов, пассажиров. Порядка 40 млн тонн различных грузов (третья часть всех перевозимых водным транспортом страны грузов) и 1,4 млн пассажиров транспортируются ежегодно в Волжском бассейне.

Администрацией ведется планомерная работа по улучшению качественных показателей обслуживания водных путей бассейна, содержания средств навигационного оборудования, оснащению современным оборудованием. Приобретены буи, выполненные из полимерных материалов. Все русловые изыскательские партии оснащены современным спутниковым оборудованием, земснаряды – системами позиционирования с использованием аппаратов спутниковой навигации.

Проведение комплекса путевых работ сказалось на улучшении условий работы судоводителей и не осталось ими незамеченным. В последние годы перевод участков в категории с улучшенными условиями для судоходства стал регулярным и более динамичным. Это является реальным результатом выполнения государственной программы, цель которой – улучшение качественных показателей внутренних водных путей, отметил руководитель ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрий Бессмертный.

Для обеспечения государственной программы поддержания габаритов пути в Волжском бассейне внедряются новые технологии в процессы обеспечения безопасного судоходства. В рамках реализации поручения Президента Российской Федерации Владимира Путина по увеличению пропускной способности Каспийского морского судоходного канала земснарядом «Профессор Н.В. Лукин», работающим в составе группировки дноуглубительного флота, выполняются дноуглубительные работы на этом стратегически важном участке водного пути. Выполнены масштабные работы в Азово–Донском бассейне, в столице Татарстана и других регионах.

Одна из главных задач Администрации Волжского бассейна – повышение безопасности эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений (СГТС). В структуре администрации – пять районов гидросооружений и судоходства: Городецкий, Чебоксарский, Самарский, Балаковский и Астраханский. В результате выполнения программы комплексной реконструкции СГТС повышается уровень их безопасности.

Продолжаются работы по реализации проекта «Реконструкция судоходных шлюзов 15–16 Городецкого района гидросооружений и судоходства, включая строительство дополнительной камеры шлюза и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород».

С начала навигации–2022 введен в опытную эксплуатацию комплекс оборудования стационарных радиостанций с дистанционным управлением. В 2022 году были введены в эксплуатацию 10 радиостанций «Гранит 2Р–24–С3».

Успехи, с которыми коллектив администрации встретил свой вековой юбилей, были бы невозможны без самоотверженного и добросовестного труда всего коллектива. Поистине его золотым запасом стали многочисленные речные династии. Так, в коллективе Нижегородского района водных путей и судоходства (одного из крупнейших в структуре администрации как по протяженности обслуживаемых путей, так и по численности работающих) трудятся представители династии Макаровых. Ее основатель – Макаров Владимир Иванович – командир земснаряда «Профессор Н.В. Лукин». Его жена Анна Павловна – лебедчик на этом земснаряде. Их сыновья Сергей и Алексей – капитан и механик теплохода «Разлив». Жена Алексея Мария работает вместе с ним рулевым. Племянник Макаров Иван Павлович – 1–й помощник механика земснаряда «Профессор Н.В. Лукин». Общий трудовой стаж династии составляет более 100 лет.

В Волгоградском районе водных путей династия Коневых состоит из семи поколений. 68 лет трудился мастером пути обстановочной бригады № 3 в этом же филиале Алексей Степанович Пушкарев.

В Нижегородском районе работали такие заслуженные ветераны, как Виктор Ефимович Серов. С 1964 по 1999 год он возглавлял команды земснарядов «Волжский»: 601, 1003, 1005, «Волга». За выдающиеся достижения в труде ему была присуждена Государственная премия СССР, он награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы народов.

63 года нес бессменную вахту мастером пути обстановочной бригады № 8 Иван Порфирьевич Иванов (база на реке Сундырь), он награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Из общего стажа в отрасли 46 лет Марина Викторовна Киреева 38 лет работает в должности главного бухгалтера управления. Приказом министра транспорта РФ она награждена нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России».

38 лет – личный трудовой вклад в историю управления руководителя администрации – Дмитрия Бессмертного, из которых 13 лет он возглавляет коллектив.

33 года бессменно руководил Казанским районом водных путей и судоходства Станислав Александрович Овощников.

И таких людей, посвятивших свою жизнь служению Волге, можно назвать еще много.

Имена инженеров Вячеслава Иваницкого и Виталия Попова (в разное время возглавлявших учреждение), Сергея Крохина, Героя Советского Союза Михаила Вахрамеева присвоены земснарядам и судам технического флота администрации.

Речная вахта волжских путейцев, гидротехников, связистов продолжается, чтобы обеспечивать флоту гарантированные глубины и безопасный путь.

Стратегия лидерства

Енисейское пароходство стало победителем конкурса «Лидер отрасли» и вошло во Всероссийскую книгу почета

НОРНИКЕЛЬ
ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО

Сегодня Енисейское речное пароходство является ведущим грузоперевозчиком в водном бассейне реки Енисей. Оно выполняет стратегически важную функцию снабжения продуктами жизнеобеспечения городов и поселков Таймыра, Эвенкии и других труднодоступных районов. Также доставляет все необходимое для бесперебойной работы и дальнейшего развития Норильского промышленного района и реализации инвестиционных проектов на севере Красноярского края. Предприятие осуществляет перевозку грузов для реализации «Серной программы» «Норникеля», программы реновации жилищного фонда, социальной и инженерной инфраструктуры Норильска и проекта «Восток–Ойл».

По итогам 2022 года по рекомендации министерства транспорта Красноярского края Енисейское пароходство вошло в Федеральный реестр «Всероссийская книга почета». В реестр включаются лучшие организации, предприятия и учреждения Российской Федерации, которые, по оценке государственных и муниципальных властей, своей работой способствуют всестороннему развитию территории и повышению эффективности своей отрасли. В разные годы пароходство и его филиалы становились участниками Федерального реестра шесть раз.

Енисейское речное пароходство также стало победителем конкурса «Лидер отрасли» по итогам 2022 года в номинации «Судоходная компания, осуществляющая речные грузовые перевозки (сухогрузы/нефтеналивные) в азиатской части России». Конкурс с 2013 года ежегодно проводит Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот). В нем участвуют ведомственные и коммерческие организации морского и речного транспорта России.

Победителей определила экспертная комиссия из 18 человек – среди них руководители профильных государственных управлений и служб, учебных заведений, представители профсоюзов, отраслевых общественных объединений. Эксперты анализировали финансовое положение и результаты деятельности в динамике за три последних года, крупные достижения и безопасность судоходства в отчетном году, уровень текучести кадров и количество привлеченных молодых специалистов. Учитывалась при оценке и социальная ответственность компаний–участников: меры по защите окружающей среды, социальный пакет работников, поддержка ветеранов, благотворительность.

В 2022 году, несмотря на рекордно низкий уровень воды в Енисее, судоходная компания доставила потребителям 3,7 млн тонн грузов, на 10% перевыполнив план грузоперевозок.

Производственная программа перевозок Енисейского речного пароходства и переработки грузов в портах на 2023 год сформирована в объеме 3,5 млн тонн грузов, основной объем из которых приходится на долю предприятий группы «Норникель». Речники ожидают, что навигация будет такой же напряженной. Продолжается реализация масштабных инвестиционных проектов «Норникеля»: «Серная программа», реновация жилого фонда, социальной и инженерной инфраструктуры Норильска. «Для решения всех поставленных задач будут задействованы 410 судов Енисейского пароходства различного назначения и 3300 человек, из которых более 1000 плавсостава, порядка 700 – портовых работников», – отметила генеральный директор «Норникель–ЕРП» Ольга Ксанф.

Караван судов на Подкаменной Тунгуске

Старту навигации предшествовала тщательная подготовка. На ремонт и модернизацию флота направлено 764 млн руб. – всего в межнавигационный период отремонтированы порядка 400 единиц «рабочего ядра» флота ЕРП. Как рассказал исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов, на основной массе судов специалисты пароходства выполнили текущий и средний ремонт, на некоторых судах заменили отопительные котлы, установили новые главные двигатели, провели капитально–восстановительный ремонт.

Работы велись силами судоремонтных подразделений Енисейского речного пароходства: Подтесовской РЭБ флота, Красноярского судоремонтного центра и Ермолаевской РЭБ флота. Глубоководный Подтесовский затон позволяет размещать суда с большой осадкой, поэтому здесь отстаивается основная часть крупнотоннажного флота ЕРП. Всего в Подтесовской РЭБ подготовлены к навигации 158 единиц флота, в том числе 59 самоходных судов. Часть из них ремонтировалась в затоне базы на льду, часть на слипе, с помощью которого осуществляется подъем судов для дефектации и ремонта подводной части корпуса.

На производственных площадках Красноярского судоремонтного центра, в незамерзающем затоне, ремонт ведется не только на слипе, но и в двух доках грузоподъемностью 4,5 тыс. тонн каждый – самых мощных речных плавдоках за Уралом. Силами подразделения были подготовлены к навигации порядка 133 единиц флота, из них 65 самоходных.

Особенностью Ермолаевской ремонтно–эксплуатационной базы является единственный в Енисейском бассейне нефтезачистной счал, на котором танки судов зачищают от остатков перевезенных нефтепродуктов. Всего Ермолаевская РЭБ отремонтировала и сдала в эксплуатацию 92 единицы флота.

Помимо этого, флот пароходства пополнился двумя новыми баржами морского класса, построенными на Самусьском судостроительно–судоремонтном заводе. В 2023 году ожидается поступление еще четырех барж из той же серии.

В навигацию 2023 года Енисейское речное пароходство уже завершило работу на притоке Енисея – Подкаменной Тунгуске, судоходство на которой возможно только в период весеннего паводка. Караван Енисейского речного пароходства зашел на приток 21 мая, сразу же, как только прошел основной ледоход, а 11 июня последние суда покинули устье реки. Самой дальней точкой маршрута стало село Ванавара, расположенное на расстоянии 1146 км от устья.

Всего по реке перевезены 36 тыс. тонн грузов. Флот компании доставил в пункты назначения, расположенные на притоке, 8,5 тыс. тонн нефтепродуктов и 18,5 тыс. тонн сухогрузов различного назначения – в рамках северного завоза в Эвенкию и для снабжения объектов Куюмбинского месторождения. В обратном направлении суда вывезли 9 тыс. тонн, в основном сырой нефти с Куюмбы.

В экспедиционном завозе участвовали 50 единиц флота различного назначения: 16 буксировщиков, 6 сухогрузов, 3 танкера, 6 нефтеналивных и 15 сухогрузных барж, 3 плавкрана, а также вспомогательный флот – аварийно–спасательная станция, судно – сборщик отходов и прочие.

«В этом году суда зашли на Подкаменную Тунгуску почти на неделю позже среднестатистических сроков – из–за поздней весны и, как следствие, позднего таяния снега. Двое суток караван стоял у устья реки, ожидая ледохода. Но в дальнейшем работа шла в штатном режиме. Все грузы были доставлены грузополучателям в полном объеме и в срок», – подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.

Подкаменная Тунгуска считается одной из самых сложных для судовождения рек в стране из–за быстрых течений, множества порогов, скального грунта и извилистости русла. Енисейское речное пароходство выступает основным перевозчиком грузов в рамках выполнения программы северного завоза. Прежде всего, это связано с тем, что предприятие имеет весь необходимый флот и опытных судоводителей.

Особенностью навигации в паводок являются большие уровни воды и, как следствие, – сильное течение, которое затрудняет ритм прохода флота и требует от капитанов и экипажей судов большого опыта и профессионального мастерства. В то же время «большая вода» непредсказуема: река может внезапно обмелеть, поэтому речникам приходится действовать максимально оперативно.

Чтобы обеспечить подъем судов в порогах, пароходство задействует дополнительную тягу: мощный буксир–толкач проводит одно за другим все суда каравана через сложное место. Помимо этого, не все населенные пункты, куда должны подходить суда для разгрузки и возможной последующей загрузки в обратном направлении, имеют оборудованные причалы, поэтому пароходство производит доставку грузов и погрузо–разгрузочные работы судами, оборудованными стационарными кранами грузоподъемностью до 5 тонн, а также использует плавкраны.

В настоящее время суда Енисейского пароходства выполняют доставку грузов в Эвенкию по Нижней Тунгуске и на Ванкор по Большой Хете. По завершении экспедиционного завоза на данные притоки флот выйдет на магистральную линию Красноярск – Дудинка.

Напомним, что 1 февраля 2023 года Лесосибирский порт перешел под управление компании «Норникель–ЕРП», тем самым завершив консолидацию управления речными активами «Норникеля».

Объединять управление речными активами «Норникель» начал в 2019 году. Именно тогда была создана компания «Норникель–ЕРП», которая взяла на себя роль единоличного исполнительного органа для Енисейского речного пароходства и Красноярского речного порта. Цель изменений – создание единой коммерческой платформы для речных предприятий «Норникеля», которая сделает работу предприятий более удобной для клиентов, позволит повысить производительность и эффективность их работы, сократить издержки.

Отметим, что за четыре года, отработанные под управлением компании «Норникель–ЕРП», грузооборот Енисейского речного пароходства увеличился почти на 36% и достиг в 2022 году 3 млрд 189 млн тонно–километров. Наибольший рост пришелся на транспортно–экспедиционное обслуживание контейнерных грузов – их предприятие переработало 123 тыс. тонн, что более чем втрое превышает уровень 2019 года. Объем грузопереработки контейнеров в Красноярском речном порту увеличился в 2,6 раза, до 91 тыс. тонн.

ООО «Норникель–ЕРП» создано в апреле 2019 года, единственный владелец – ПАО ГМК «Норильский никель».

АО «Енисейское речное пароходство» – самое крупное в Красноярском крае предприятие, осуществляющее перевозки грузов внутренним водным транспортом в бассейне реки Енисей. Флот компании состоит из 415 судов. Объем перевозок в 2022 году – 3746 тыс. тонн.

АО «Красноярский речной порт» – самое крупное грузоперерабатывающее предприятие Енисейского бассейна – имеет пропускную способность 1,3 млн тонн грузов в год. В 2022 году порт переработал 706 тыс. тонн грузов.

АО «Лесосибирский порт» – второй по мощности в Енисейском бассейне и крупнейший перевалочный пункт по переработке грузов, следующих в районы Крайнего Севера. В навигацию 2022 года переработал около миллиона тонн грузов.

Ольга ОВСЯНКИНА,
обозреватель «ТР»

КРП, грузовой район Песчанка

Лесосибирский порт

Главная задача

ФГБУ «АМП Западной Арктики» – обеспечение бесперебойной работы портов

В зоне ответственности ФГБУ «АМП Западной Арктики» находятся 12 морских портов: Архангельск, Варандей, Витино, Диксон, Дудинка, Кандалакша, Мезень, Мурманск, Нарьян–Мар, Онега, Сабетта, Хатанга.

Учитывая тот факт, что в зону ответственности администрации входят 12 портов, начиная от Мурманска до порта Хатанга, основной и главной задачей является обеспечение бесперебойной работы служб капитанов портов. В составе АМП Западной Арктики осуществляют деятельность морские спасательные координационные центры (МСКЦ) Мурманск и Диксон, а также Морской спасательный подцентр (МСПЦ) Архангельск. На них возложены функции по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море. Вместе с тем администрация осуществляет организационное, материально–техническое и финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов их прямых функций, определенных российским законодательством.

Специфику работы АМП Западной Арктики определяют в основном его географическое положение и суровые климатические условия. За последние годы изменился ряд нормативных положений в деятельности администрации, в правилах судоходства и плавания по Севморпути, границы отдельных морских портов и другое. А вот ответственность портовых властей и повышенное внимание к должностным требованиям по–прежнему остаются на высоком уровне.

Администрация на протяжении многих лет вносит значительный вклад в экономику Мурманской области, обеспечивает безопасное функционирование морской портовой инфраструктуры и морского транспорта, а также экологическую безопасность акваторий портов, что необходимо для увеличения портовых мощностей и обеспечения эффективного развития инфраструктуры региона, создания условий, повышающих конкурентоспособность отечественных портов Арктической зоны Российской Федерации.

Учреждение на протяжении всей своей деятельности изучает и решает проблемы безопасности мореплавания на акватории портов. С момента основания и до настоящего времени деятельность ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» направлена на создание благоприятных условий для безопасной эксплуатации развивающегося транспортного комплекса, повышения его доступности и конкурентоспособности, интеграции в мировое транспортное пространство с целью реализации транспортного потенциала Российской Федерации.

В зоне ответственности администрации ведется создание новых инфраструктурных объектов, наиболее крупным из которых является угольный терминал «Лавна», строительство которого началось в 2018 году.

Изначально выход терминала на проектную мощность был запланирован на 2022 год, затем график строительства был скорректирован и ввод в эксплуатацию перенесен на 2023 год. Компанией–оператором «Морской торговый порт Лавна» законтрактованы первоначальные мощности угольного терминала до 2043 года. Угольный

Первый в мире завод по серийному производству линий сжижения природного газа на основаниях гравитационного типа (ОГТ) п. Белокаменка, Мурманская область

терминал «Лавна» станет одним из самых высокотехнологичных морских терминалов в стране. Проект предусматривает использование специализированной технологии, позволяющей минимизировать экологическое воздействие на окружающую среду. В порту будут построены закрытая конвейерная система транспортировки угля, аспирационная система и система пылеподавления на всех узлах пересыпки. Терминал «Лавна» выступает одним из якорных проектов Мурманского транспортного узла, цель которого заключается в создании действующего круглогодично глубоководного морского хаб–центра по переработке грузов.

Также в границах администрации ведется создание центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС), в том числе линий сжижения природного газа на основаниях гравитационного типа (ОГТ) в п. Белокаменка Мурманской области, и строительство базы и причала для стоянки аварийно–спасательных судов.

В портах региона налажена работа по контролю ресурсного обеспечения работоспособности технических средств ликвидации разливов нефти (ЛРН) и проверке профессиональных и нештатных аварийно–спасательных формирований, ведется строгий учет за движением судовых отходов и работой портовых приемных сооружений.

Большое внимание уделяется соблюдению экологических требований при переработке навалочных и наливных грузов, проведении бункеровочных операций, созданы реестры затонувших плавсредств и организованы мероприятия по их ликвидации, осуществляется мониторинг несанкционированных сбросов загрязняющих веществ с судов.

В непростых условиях современных реалий реализованы мероприятия, направленные на повышение уровня безопасности и надежности функционирования морских портов, формирование надежной системы охраны и антитеррористической защищенности в соответствии с требованиями Международной морской организации. Реализация данного направления предполагает создание, развитие и поддержание на высоком уровне навигационно–гидрографического обеспечения подходов к акваториям морских портов, оптимизацию путей движения судов, а также дальнейшее развитие международного сотрудничества в сфере глобального наблюдения за судоходством.

За Уралом, за рекой...

ООО «Межрегионфлот» – крупнейшее транспортное объединение за Уралом

В холдинг входят 14 организаций, осуществляющих полный спектр логистических услуг по погрузо–разгрузочным работам, складскому хранению доставке грузов по внутренним водным и морским путям. Совокупный годовой объем перевалки грузов составляет 11 млн тонн, общая численность персонала 3700 человек.

Судоходный дивизион группы (753 ед. флота) сформирован на мощностях следующих предприятий: ПАО «Обь–Иртышское речное пароходство» (г. Тюмень), ПАО «Иртышское пароходство» (г. Омск) и ООО «Севернефтегазфлот» (г. Архангельск).

В группу компаний также входят порты: ОАО «Тобольский речной порт», ООО «Сергинский речной порт», АО «Салехардский речной порт» и ООО «Уренгойский речной порт».

Три судоремонтных завода обслуживают собственный и сторонний флот.

Межрегионфлот участвует в реализации крупных, стратегически важных проектов федерального уровня, в том числе «Восток Ойл», обустройство Харасавэйского и Бованенковского месторождений на полуострове Ямал, проект «Новый порт» для ООО «Газпромнефть–Ямал», в рамках программы по северному завозу доставляет жизненно необходимые товары в отдаленные населенные пункты.

Деятельность группы компаний построена на диверсификации производства. Среди направлений – грузовые перевозки, поставки нерудно–строительных материалов и нефтепродуктов, перевалка грузов в порту, судостроительные и судоремонтные работы, строительство гидротехнических сооружений, организация технологических и паромных переправ.

На протяжении 40 лет надежным партнером при осуществлении перевозки и поставки различных грузов для предприятий топливно–энергетического комплекса выступает крупнейшее предприятие водного транспорта в Западной и Восточной Сибири и единственное в Уральском федеральном округе ПАО «Обь–Иртышское речное пароходство».

Более 400 судов ПАО «ОИРП» работают в семи субъектах Российской Федерации. Предприятие принимает активное участие в завозе грузов для строительства и освоения таких месторождений, как Салмановское (Утреннее), Южно–Тамбейское (Сабетта), Новопортовское, Геофизическое, Бованенковское, Харасавэйское.

Поставкой и перевозкой качественных нефтепродуктов с крупнейших нефтеперерабатывающих предприятий Западной Сибири – Омского НПЗ и Сургутского ЗСК – занимается ПАО «Иртышское пароходство». За навигационный период пароходство своим флотом смешанного «река–море» плавания способно завезти сотни тысяч тонн сырой нефти и различных видов топлива в направлении западного побережья полуострова Ямал (Харасавэй), устьевых портов Енисей, Дудинка, Игарка, Диксон, о. Белый, о. Велькицкого и других.

Силами четырех речных портов – ОАО «Тобольский речной порт», ООО «Уренгойский речной порт», ООО «Сергинский речной порт», АО «Салехардский речной порт» – осуществляются погрузо–разгрузочные работы, перевалка различного груза с одного вида транспорта на другой, оказываются услуги по складскому хранению на открытых площадках и крытых складах.

На базе ООО «Тобольский судостроительный судоремонтный завод» с 2020 года впервые в Сибири началось строительство судов класса «река–море». Однопалубные несамоходные баржи–площадки уникального проекта SBD 11018 обладают большой грузоподъемностью (4750 тонн) и усиленным корпусом, что позволяет преодолевать мелкобитые льды толщиной 30 см. Суда предназначены для перевозки минерально–строительных материалов, различных тарно–штучных, в том числе негабаритных, грузов и автотранспортной техники.

Три судна – «Салехард», «Ярсале» и «Тобольск» – уже эффективно эксплуатируются, в том числе на участках Северного морского пути. Планируется построить серию из двадцати единиц барж проекта SBD 11018.

Межрегионфлот также оказывает услуги по проектированию, строительству и содержанию причальных сооружений, выполнению дноуглубительных работ. Например, в 2018 году в п. Новый Порт Ямальского района было построен причал, позволяющий одновременно проводить обработку до 5 судов. В навигационный период пропускная способность причала составляет до 500 тысяч тонн грузов.

С 2022 года группа компаний приступила к организации мобильного причального сооружения на базе «Харасавэй» в целях обустройства сеноман–аптских залежей Харасавэйского ГКМ, расположенного на полуострове Ямал. Здесь построены три из шести причалов для оказания услуг по выгрузке/погрузке, хранению и транспортировке материально–технических ресурсов, поступивших водным транспортом, до площадки временного хранения. Предполагаемый объем грузов к переработке в период с 2022 до 2026 года – 1,5 млн тонн.

В стадии реализации находится проект «Хэмпаёта» по добыче общераспространенных полезных ископаемых гидронамывным способом у мыса Парусного в Надымском районе Ямало–Ненецкого АО. Планируемый объем добычи донного грунта в 2022–2024 годах составляет 3 500 000 м^3.

Одним из направлений деятельности группы компаний является возведение и содержание наплавных мостов из барж через водные преграды. Такие мосты позволяют осуществить круглогодичный и круглосуточный проезд специализированной техники, грузов и пассажиров к местам дислокации, а также обеспечить эффективное выполнение планов по завозу ТМЦ в труднодоступные районы базирования.

На период отсутствия возможности использования технологических переправ на реке, особенно в период ледохода или ледостава, а также в удаленных пунктах, не имеющих подъездных автодорог, организуются грузо–пассажирские паромные переправы. Так, в течение многих лет компания оказывает услуги регионального значения по организации паромных переправ на участке Приобье – Салехард – Приобье (силами ПАО «Обь–Иртышское речное пароходство») и на участке Тобольск – Бекерово (силами ОАО «Тобольский речной порт»).

СКФ Совкомфлот

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ДНЕМ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА!

1973 – 2023
50 лет
Современный коммерческий флот

Реклама

Главный редактор – Юрий Бурылин
Директор по региональным проектам – Рафик Барсегян

Над спецвыпуском работали:
руководитель службы рекламы, маркетинга и выставочной деятельности – Екатерина Перевезенцева, сотрудники службы: Светлана Злобина, Марина Солякова

Сергей Лебедкин – верстка

Редакция газеты «Транспорт России»
На правах рекламы