

С Днем работников морского и речного флота!

Транспортный вестник

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»



**Поздравление министра транспорта Российской Федерации
Андрея Сергеевича Никитина
с Днем работников морского и речного флота!**

Уважаемые коллеги!

Сердечно поздравляю вас с профессиональным праздником!

Морской и речной флот объединяют людей с сильным характером, для которых любовь к профессии стала образом жизни. Ваш самоотверженный труд – залог надежности перевозок, развития портовой и транспортной инфраструктуры, внедрения передовых технологий и цифровых решений.

Сегодня перед отраслью стоят важные задачи, определенные руководством страны: модернизация флота и портов, развитие Северного морского пути и внутренних водных путей, повышение уровня безопасности и эффективности перевозок, укрепление технологического суверенитета России. Ваше умение решать даже самые сложные задачи напрямую определяет успешное достижение этих целей.

Особые слова признательности – дорогим ветеранам. Ваш бесценный опыт и верность традициям – фундамент, на котором строится будущее отрасли. Вы вдохновляете молодых специалистов – студентов профильных вузов. Именно новому поколению при вашей поддержке предстоит определить образ будущего отечественного флота.

Дорогие друзья! Желаю каждому из вас крепкого здоровья, благополучия, уверенности в завтрашнем дне и новых успехов в служении морскому и речному транспорту России!

Электронная накладная уйдет на речку

Минтранс России по поручению главы государства намерен разработать концепцию развития водного транспорта, чтобы в 2027 году выйти на Госсовет с конкретными предложениями

Глава Минтранса России Андрей Никитин доложил Президенту РФ Владимиру Путину по вопросу развития внутренних водных путей.

В России речной транспорт развит достаточно серьезно. Но с 90-х годов закрыты 93 порта, практически половина. Осталось 95 портов. После передачи полномочий по содержанию речного транспорта, портовой инфраструктуры регионам, там, где порт находился в центре региона, происходила застройка территории.

А ведь основной вопрос с точки зрения развития грузовой базы на реке – это наличие портов, возможности перевалки и подход железных дорог. На сегодняшний день Минтранс России начал работу с регионами по развитию портовой инфраструктуры. На данный момент работают три новых порта в Татарстане, Якутии – там самые активные губернаторы и грузопоток есть.

«Пассажирский транспорт показывает феноменальную динамику. Здесь Виталий Геннадьевич Савельев начал проект «Речные магистрали», сейчас он активно развивается. У нас каждый год отличный рост пассажиропотока. Людям нравится такой туризм», – сказал Андрей Никитин. – Конечно, это больше туристические перевозки. Кроме того, Москва запустила полноценные пассажирские перевозки по реке, даже целую верфь коллеги построили, мы активно их в этом поддерживаем. И не только Москва: «Метеоры» строятся в Нижнем Новгороде, в Ленинградской области есть верфи. Пассажирский речной транспорт развивается динамичнее, чем грузовой».

Отвечая на вопрос главы государства о среднем возрасте пассажирских судов, министр сказал, что с учетом того, что сейчас идет



обновление флота, это 38 лет, и он будет и дальше молодеть. Москва планирует выпустить более 40 судов для регулярных пассажирских перевозок. Круизные лайнеры тоже строятся. Существующий флот владельцы стараются привести в порядок. «Турист пошел требовательный», – пояснил Андрей Никитин.

Есть две задачи, которые стоят сейчас перед Минтрансом России. Первая – это контроль за дноуглу-

блением. И здесь планируется использовать беспилотные автономные технологии. И вторая – переход на электронные накладные при речных грузоперевозках. На шлюзах пока в большую тетрадь, в книгу записывают со слов капитана, что он везет. «Конечно, мы никогда экономии не посчитаем, если таким образом контролируем грузооборот. Поэтому на реке также перейдем к электронной накладной. В этом году сделаем эксперимент, в следу-

ющем году мы это запустим, и тогда на самом деле будем знать соответствующую статистику», – сказал Андрей Никитин.

«Минтранс по поручению главы государства намерен разработать концепцию развития водного транспорта, имея в виду следующие приоритеты:

- деньги следуют за грузами или за пассажирами;
- обязательно разобраться с полномочиями между федераль-

ным и региональными уровнями – так, чтобы не мешать регионам, но где-то им помогать и все-таки контролировать какие-то базовые вещи;

– конечно, надежность и безопасность эксплуатации и такие задачи, как северный завоз», – сказал руководитель Минтранса России.

Работу над концепцией планируется начать в этом году и в 2027-м выйти на Госсовет с конкретными предложениями.

Курс на развитие не меняем

Интервью газеты «Транспорт России» с руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта Андреем Владимировичем Тарасенко



— Андрей Владимирович, расскажите, пожалуйста, с какими результатами морской и речной транспорт встречает свой профессиональный праздник? Какие задачи можно считать наиболее значимыми?

— Прежде всего, хочу поздравить всех работников морского и речного транспорта с профессиональным праздником. За каждым достижением отрасли стоят люди — моряки и речники, портовики, гидротехники, спасатели, преподаватели, курьеры. Благодаря их труду морской и речной транспорт остается надежной опорой экономики страны.

Отрасль встречает праздник с достойными результатами. Несмотря на внешние ограничения и серьезную перестройку международной логистики, мы продолжаем развивать инфраструктуру, наращивать провозные мощности и открывать новые возможности для грузоотправителей и пассажиров. Сегодня наша задача — не просто сохранять устойчивость, а создавать основу для долгосрочного роста транспортной системы России.

— Как сейчас обстоят дела в работе морских портов? Каких показателей удалось достичь за первые пять месяцев 2026 года? В каких портах наблюдается наибольший рост грузооборота?

— Морские порты продолжают работать стабильно и демонстрируют хорошие результаты. По итогам первых пяти месяцев 2026 года объем перевалки грузов в морских портах России достиг почти 363 млн тонн, что на 5% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Растет перевалка сухих грузов. За январь — май она увеличилась на 6% и составила 182 млн тонн. Положительная динамика отмечается по ряду ключевых номенклатур. Перевалка угля выросла на 5,6%, руды — на 15,5%. Основная динамика приходится на зерно, его перевалка выросла на 56,5%.

В лидерах по росту грузооборота — порты Каспийского моря. За 5 месяцев этого года там обработали 4,3 млн тонн грузов, что на 51,7% больше прошлогоднего показателя.

Продолжает расти и грузооборот дальневосточных портов, который составил 106,6 млн тонн, увеличившись на 8,8%.

Это подтверждает, что российская логистика успешно адаптируется к новым условиям и обеспе-

чивает устойчивую работу внешней торговли.

— Расскажите о проектах по развитию портовой инфраструктуры. Что было реализовано в 2025 году и какие новые проекты планируются к вводу в 2026 году? Какой совокупный прирост мощностей запланирован к 2030 году в рамках федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов»?

— В прошлом году совокупный прирост портовых мощностей составил 25 млн тонн при плане 17 млн тонн. Были реализованы крупные проекты в терминалах «Лавна» в Мурманской области, «Ультрамар» в Ленинградской области и «Порт Эльга» в Хабаровском крае.

В 2026 году ожидаем ввод дополнительных мощностей в объеме более чем 20 млн тонн за счет реализации проектов в Усть-Луге, Ванино и Туапсе.

В рамках федерального проекта «Развитие опорной сети морских портов» нацпроекта «Эффективная транспортная система» предстоит реализовать комплекс мероприятий по развитию 16 морских портов. К 2030 году рассчитываем обеспечить прирост мощностей еще на 180 млн тонн.

При этом современный порт — это уже не просто место перевалки грузов. Это полноценный логистический транспортно-перевозочный комплекс, интегрированный в международные транспортные коридоры. Поэтому развитие портовой инфраструктуры должно быть синхронизировано с пропускной способностью железнодорожного и автомобильного транспорта.

— На ваш взгляд, Северный морской путь как часть Трансарктического транспортного коридора по-прежнему сохраняет свою значимость? Какие меры безопасности принимаются для обеспечения надежного судоходства в Арктике?

— Значение Северного морского пути продолжает расти. На фоне рисков на традиционных морских маршрутах Трансарктический транспортный коридор становится все более востребованной альтернативой южным и западным направлениям.

На сегодняшний день Северный морской путь — это уже действующая арктическая магистраль, которая позволяет сократить маршрут между Азией и Европой почти на 40%. В 2025 году по трассе перевезено 37 млн тонн грузов. Основу грузокомплекса составляют внешнеторговые перевозки — на них приходится 86% общего объема.

Особую роль в развитии трансарктического транспортного коридора играют не только морские маршруты, но и крупнейшие сибирские реки, а также базовые порты для накопления и перевалки грузов.

Одновременно растет значение вопросов безопасности. В прошлом году в рамках федерального проекта «Развитие Большого Северного морского пути» построены три современных буксирно-спасательных судна ледового класса



Аварийно-спасательный буксир «Узон»

проекта NE025 и аварийно-спасательное судно «Керченский пролив». Продолжается строительство еще девяти аварийно-спасательных судов.

Чем интенсивнее становится судоходство в Арктике, тем выше требования к безопасности. Поэтому развитие аварийно-спасательного флота остается одним из наших приоритетов и позволяет обеспечивать надежность судоходства на всем протяжении Северного морского пути.

— Какие мероприятия запланированы у Росморречфлота на 2026 год в части развития грузоперевозок и пассажироперевозок внутренними водными путями?

— Появилась устойчивая тенденция к росту перевозок пассажирами. За первые пять месяцев 2026 года внутренним водным транспортом перевезено 2,7 млн человек, что на 11% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Перевозка грузов внутренним водным транспортом за пять месяцев 2026 года составила 14 млн тонн, что чуть меньше (на 5%), чем за аналогичный период прошлого года. Несмотря на непростую обстановку, отмечаем рост перевозок по внутренним водным путям Азово-Донского и Волго-Донского бассейнов.

Наша задача заключалась и заключается в возвращении грузов на реку. По поручению министра транспорта РФ Андрея Сергеевича Никитина прорабатывается вопрос переориентации на внутренний водный транспорт таких грузов, как зерно, нефть, нефтепродукты, нерудные строительные материалы.

Для этого созданы специализированные рабочие группы с участием судоходных компаний, грузоотправителей и научного сообщества. В настоящее время внутренним водным транспортом перевозится менее 10% общего объема этих грузов, хотя потенциал речной логистики значительный выше.

Кроме того, с 2024 года мы совместно с регионами ведем работу по созданию транспортно-перевозочных комплексов на базе речных портов, которые позволят более эффективно интегрировать водный, автомобильный и железнодорожный транспорт.



МЛЦ, Нижний Бестях, Якутия

Начали свою работу новые мультимодальные логистические центры в Свияжске Республики Татарстан и в поселке Нижний Бестях Республики Саха (Якутия), активно развивается Чебоксарский речной порт (Чувашская Республика).

— Расскажите про наиболее приоритетные гидроузлы для развития речных перевозок.

— В первую очередь это Багаевский и Городецкий гидроузлы, которые позволяют ликвидировать существующие ограничения на внутренних водных путях.

31 марта этого года в эксплуатацию ввели первый этап Багаевского гидроузла. Старт первой навигации через объект дал Президент России Владимир Путин.

Первоначально проектной документацией предусматривалось эксплуатировать гидроузел в безнапорном режиме до полного завершения строительства всего объекта. По инициативе Росморречфлота благодаря ряду организационно-технических решений планируем организовать эксплуатацию гидросооружения с напором в 1 метр. Это позволит увеличить проходные осадки судов, а следовательно, и перевозки, не дожидаясь полного завершения строительства объекта.

Продолжается строительство Городецкого гидроузла на Волге. Его готовность уже превышает 75%. После завершения реконструкции шлюзов и дноуглубительных работ будет обеспечена гарантированная глубина четыре метра на участке между Нижним Новгородом и Городцом.

Это позволит существенно повысить эффективность судоходства на одном из важнейших участков Единой глубоководной системы европейской части России.

— Как цифровизация влияет на эффективность перевозок на внутренних водных путях? Какие пилотные проекты реализуются в эту навигацию?

— Цифровизация сегодня — один из ключевых инструментов повышения эффективности перевозок. О тех инициативах и проектах, которые для этого разрабатываются, докладывал Андрей Сергеевич Никитин на недавней встрече с Президентом РФ.

В эту навигацию реализуется пилотный проект «Прослеживаемость

грузопотоков на внутренних водных путях». На Волге и Енисее начинается тестирование электронных перевозочных документов. В 2027–2028 годах планируется внедрение обязательной электронной накладной при перевозках на всей территории Российской Федерации.

Получение в режиме реального времени информации о местоположении судна, перевозимом грузе, маршруте следования и других параметрах перевозки позволит повысить прозрачность рынка и предоставит возможность более эффективно управлять грузопотоками.

Одновременно ведется работа по созданию электронного реестра речных портов и внедрению современных технологий контроля дноуглубительных работ. Уже прорабатывается вопрос проведения эксперимента по созданию системы независимого аудита таких работ с применением беспилотных средств контроля.

— Что нового в системе отраслевого образования? Какие новые направления или специальные направления открылись в 2026 году?

— Сейчас в системе Росморречфлота работают семь отраслевых вузов с широкой сетью филиалов. С этого года в систему отраслевого образования вошел Колледж машиностроения и сервиса имени С. Орджоникидзе в Республике Дагестан. Совместно с руководством региона была проведена большая работа по открытию плавательных специальностей и передаче колледжа в федеральную собственность.

Совсем недавно распоряжением Правительства России реорганизована Каспийская академия морского и речного транспорта имени генерал-адмирала Ф.М. Апраксина в Астрахани. Учреждение ранее было филиалом Волжского государственного университета водного транспорта, а теперь стало отдельным базовым вузом в системе Росморречфлота.

Особенно важно, что развитие образовательной базы идет одновременно с реализацией крупных транспортных проектов, включая международный транспортный коридор «Север — Юг».

— Что бы вы хотели пожелать работникам морского и речного транспорта в их профессиональный праздник?

— Прежде всего, крепкого здоровья, благополучия, новых профессиональных успехов.

Морской и речной транспорт всегда держался на людях, которые умеют брать на себя ответственность, работать в сложных условиях и добиваться результатов. Именно благодаря труду речников и моряков по всей стране развивается отрасль, реализуются масштабные проекты и укрепляется транспортный потенциал России.

Поздравляю коллективы подведомственных учреждений, предприятий и учебных заведений и выражаю благодарность за преданность профессии и вклад в развитие транспорта Российской Федерации.

Искренне поздравляю всех с нашим праздником! Попутного ветра и семь футов под килем!



Городецкий гидроузел



Багаевский гидроузел



Судоходство на Амуре

уже много лет качественно и эффективно обеспечивает

ФБУ «Администрация Амурводпуть»

В прошлом году ФБУ «Администрация Амурводпуть» отметило свой 125-летний юбилей. История управления 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 около 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 многопароходных земснарядов, 3 камне-карачье-подъемницы, 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 озера Ханка и об установлении судходной обстановки на этих водных путях, а также была создана смешанная российско-китайская комиссия по судоходству.

В соответствии с соглашением о судоходстве от 1951 года плавание судов обеих сторон на пограничных реках Амур, Уссури, Аргунь и Сунгача производится беспрепятственно независимо от того, где проходит линия государственной границы. Плавание судов обеих сторон на пограничных реках разрешается круглосуточно со строгим соблюдением установленных правил плавания.

Российская часть смешанной комиссии по судоходству организационно осуществляет свою деятельность на базе ФБУ «Администрация Амурводпуть». В 2009 году председателем российской части комиссии назначен руководитель ФБУ «Администрация Амурводпуть» Александр Савин.

Очередное, 67-е совещание смешанной российско-китайской комиссии по судоходству на пограничных реках проходило с 13 по 20 апреля 2026 года в Хабаровске в формате видеоконференции, – пояснил Александр Савин. – В ходе совещания были подведены итоги выполнения путевых работ и мероприятий по обеспечению судоходства за 2025 год, обсуждены и согласованы плановые мероприятия производства путевых работ по содержанию судовых ходов на пограничных участках рек в навигацию 2026 года, а также вопросы исполнения российскими и китайскими судоводителями правил плавания по российско-китайским пограничным рекам в 2025 году и мероприятия по обеспечению условий для безаварийного плавания судов на пограничных реках в 2026 году.

По большинству вопросов были достигнуты договоренности, которые вошли в итоговые документы совещания. Для улучшения условий судоходства стороны договорились в навигацию 2026 года изменить положение судовых ходов по схемам расстановки береговых навигационных знаков на 24 участках.

Стороны также обменялись проектами российско-китайских редакций Правил плавания по пограничным рекам, изучили поступившие предложения и пришли к единому мнению по основным положениям обновленного проекта, проинформировав друг друга о ходе строительства системы управления движением судов (VTS) на российско-китайских пограничных реках.

Копии подписанного обеими сторонами итогового протокола на-



правлены в Росморречфлот, МИД России, территориальные органы исполнительной власти пограничных субъектов Российской Федерации, а также в Пограничные управления ФСБ России по Забайкальскому краю, Амурской области, Хабаровскому краю и ЕАО и по Приморскому краю.

67-е совещание комиссии состоялось незадолго до открытия навигации в Амурском бассейне внутренних водных путей (ВВП).

Навигация 2026 года – уже 172-я с начала судоходства в Амурском бассейне ВВП. В мае 1854 года по приказу генерал-губернатора Восточной Сибири Николая Муравьева от Шилкинского завода с воинским славом отправился первый дальневосточный пароход «Аргунь» под командованием капитана Александра Сгибнева. Этим рейсом и было открыто паровое судоходство в Амурском бассейне.

На сегодняшний день общая протяженность ВВП Амурского бассейна составляет 2726 км, из которых 2744 км расположены в пограничных с КНР частях рек бассейна.

Географически водные пути Амурского бассейна расположены в границах пяти субъектов Российской Федерации: Забайкальского, Хабаровского и Приморского краев, Амурской области и Еврейской автономной области, а также в границах двух административных территорий Китая – провинции Хэйлунцзян и автономном районе Внутренняя Монголия и связывают водотранспортным сообщением дальневосточные территории и порты России между собой и с портами Китая, а также со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

На участках пограничных водных путей содержание судходной обстановки и условий плавания судов на основании решений смешанной российско-китайской комиссии по судоходству осуществляется во взаимодействии с подразделениями Центра по делам развития судоходства провинции Хэйлунцзян и Хулу-Буирским управлением по делам портов и судоходства автономного района Внутренняя Монголия КНР.

С открытием навигации 2026 года учреждениями на ВВП бассейна в установленные Росморречфлотом сроки выставлены навигационные знаки обозначения судовых ходов, информационные знаки и светосигнальное оборудование, обеспечивающее горение навигационных огней, выполнены промерные и тральные работы на судовых ходах, их затруднительных участках, рейдах, подходах к причалам и на акваториях причалов, открыто действие средств навигационного оборудования (СНО) по участкам ВВП.

Для содержания ВВП, их инфраструктуры и судовых ходов, а также навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов подразделений Благовещенского, Хабаровского и Комсомольского филиалов учреждения, а также отделом навигационных карт и русловых изысканий учреждения

регулярно выполняются путевые, гидрографические и картографические работы, в рамках которых выставляются, переставляются береговые и плавучие навигационные знаки, с необходимой периодичностью выполняются промерные и тральные, русловые изыскательские и дноуглубительные работы, а также обновляются и корректируются государственные навигационные карты на ВВП бассейна.

Этими работами поддерживаются установленные габариты судовых ходов, обеспечивается содержание СНО ВВП, сбор и передача на суда и судовладельцам информации о путевых и гидрометеорологических условиях плавания судов. Кроме того, при путевых работах, промерно-съемочных изыскательских и гидрографических работах формируются базы цифровых данных для создания, переиздания, обновления и корректуры государственных навигационных карт (ГНК), в том числе бумажных (ГБНК) и электронных (ГЭНК), которыми учреждением на договорной основе во взаимодействии с ФГБУ «Канал имени Москвы» обеспечиваются судовладельцы, судоводители и другие пользователи.

Учреждение также выполняет функции государственного портового контроля, проводит государственную регистрацию судов в Государственном судовом реестре строящихся судов, выдает удостоверения личности моряка, ведет дипломирование лиц командного состава судов, выдает лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов, занимается выявлением и учетом бесхозных судов и установлением их владельцев, выдает свидетельства о минимальном составе экипажа судна, мониторинг движение судов и организует технологическую связь на ВВП.

Для выполнения всех этих работ и работ по навигационно-гидрографическому обеспечению условий плавания судов на балансе учреждения находятся 102 единицы технического, вспомогательного и специального флота, в том числе обстановочные, изыскательские, промерные, служебно-вспомогательные и специальные суда, земснаряды и плавучие объекты. Основная часть судов передана в

оперативное управление филиалам учреждения. Они ежегодно на навигационный период принимаются в эксплуатацию и используются по назначению. Обстановочные, изыскательские и промерные суда учреждения для выполнения путевых работ и навигации оснащены судовыми обстановочными и автоматизированными промерно-изыскательскими комплексами (СОК и АПИК), состоящими из навигационных ГЛОНАСС/GPS-модулей, гидрографических эхолотов и судовых компьютеров с программой «Дельта-П» с отображением ГЭНК.

Для поддержания технического состояния судов и плавучих объектов в межнавигационный период 2025–2026 годов в рамках среднего ремонта в филиалах отремонтировано 11 единиц технического флота. В ходе ремонта на судах проведена работа по замене обшивки корпусов, ремонту движительно-рулевых комплексов и электрооборудования. На ряде самоходных судов проведена модернизация с заменой главных и вспомогательных двигателей. Текущий ремонт выполнен на 55 судах.

Судоремонтные работы выполнялись и выполняются сформированными судоремонтными бригадами и экипажами судов. Работы ведутся под наблюдением экспертов Российского классификационного общества.

Основой грузовой базы перевозок в Амурском бассейне, как и в предыдущие годы, являются строительные грузы, – подчеркнул Александр Савин, – на их долю приходится более 50% от всего грузооборота. Также осуществляются перевозки нефтепродуктов, флотационного и медного концентратов руды, угля, экспортно-импортных грузов. К примеру, за навигацию 2025 года было перевезено 3,5 млн тонн различных грузов.

Кроме того, в минувшем году по водным путям Амурского бассейна – Нижнему, Среднему Амуру и Зее был осуществлен завоз оборудования – крупногабаритных и тяжелых грузов (КТГ) для строительства Амурского газохимического комплекса (АГХК). Одним баржебукирным составом (ББС) АО «Амурское пароходство» из порта Де-Кастри в Татарском проливе и пятью ББС ООО «Флагман ДВ» из порта Хэйхэ (КНР) к месту выгрузки – на причал Амурского газоперерабатывающего завода (АГПЗ), расположенного на 212-м км реки Зея, были доставлены КТГ весом более 2,2 тыс. тонн.

Как подчеркнул Александр Савин, перевозки в этом направлении имеют огромное значение как для перевозчиков, так и для учреждения. Им и его Благовещенским филиалом – Администрацией Благовещенского района внутренних водных путей начиная с 2017 года выполнен большой объем мероприятий и путевых работ для обеспечения беспрепятственного прохода ББС с КТГ по реке Зея до причала АГПЗ. С начала перевозок в 2018 году на

причал АГПЗ в этом направлении доставлено более 70 тыс. тонн КТГ. В основном это было технологическое оборудование для строительства АГПЗ и АГХК.

Завоз топливно-энергетических ресурсов для объектов коммунальной энергетики в районы Крайнего Севера и местностей, приравненные к ним (северный завоз), были завершены в начале августа 2025 года по графику министерства жилищно-коммунального хозяйства Хабаровского края.

В границах Амурского бассейна ВВП функционируют шесть международных речных пунктов пропуска через государственную границу между Россией и Китаем: Благовещенск – Хэйхэ, Полярково – Суньхэ, Амурзет – Миншань, Нижнеленинское – Тунцзян, Хабаровск – Фуянь и Покровка – Жаохэ. Через международные пункты пропуска из речных портов и портопунктов России в порты и портопункты Китая и обратно десятками пассажирских, грузовых и буксирных судов обеих стран осуществляется перевозка грузов и пассажиров.

В заграничном направлении в навигацию 2025 года через международные речные пункты пропуска (МРПП) перевезено 640 тыс. тонн грузов. Из общего количества перевезенного экспортно-импортного груза около 45% приходится на зерно, порядка 34% – на технику и оборудование, запчасти, песок, товары народного потребления.

В 2025 году открылись две новые линии по перевозкам руды (медного концентрата) из п. Малмыж (Найский район Хабаровского края) через МРПП из Хабаровска в Фуянь (КНР) и цемента из Тунцзяна (КНР) в Денисовку (Николаевский район). Запланированные объемы перевозки медного концентрата в навигацию 2025 года выполнены полностью, перевезено 99,3 тыс. тонн концентрата.

Что касается пассажирооборота, то здесь основными являются перевозки туристов. В межсезонье 2025 года в международном сообщении между городами Благовещенск и Хэйхэ (КНР) судами России и КНР на воздушной подушке (СВП) было перевезено 687 231 человек.

Перевозка грузов и пассажиров в Амурском бассейне ВВП в навигацию 2026 года набирает темп. Учреждением в условиях дефицита командного и рядового состава технического флота, но в сотрудничестве с китайскими коллегами-путьцами принимаются все меры для обеспечения условий и безопасности судоходства российскими и китайскими судами.

Одним из главных достижений учреждения является сохранение костяка опытных кадров в управлении учреждения и в филиалах, благодаря которым в предыдущие годы в Амурском бассейне по вине путьцев не произошло ни одного происшествия, повлекшего за собой, самое главное, гибель людей и судов, – подытожил Александр Савин.



В фарватере безопасности и семейных ценностей:

Обь—Иртышский бассейн уверенно вошел в навигацию—2026

Официальное открытие навигации в Обь—Иртышском бассейне внутренних водных путей состоялось 25 апреля 2026 года. Нынешний сезон сибирские речники встречают в условиях масштабных кадровых обновлений, серьезного технологического рывка и принципиально нового вектора социальной политики, ориентированного на поддержку сотрудников и их семей.

Опережая график: навигация—2026 стартовала

Благодаря благоприятной гидрометеорологической обстановке и по многочисленным обращениям судоводителей средства навигационного ограждения на ряде стратегических участках Обь—Иртышского бассейна были выставлены с опережением сроков, указанных в государственном задании.

Позднее открытие рек в Омской области началось уже в первой половине апреля — раньше средних многолетних сроков. Ранее графика были открыты участки Оби: от устья Бии до Усть—Чарышской пристани, далее до Барнаула, а также от села Скала до устья Томи; на участках Иртыша (включая район Клины и отрезок от Кировска до Байбы) навигация стартовала на 5–10 дней раньше плановых сроков.

По данным гидрометеорологических служб, уровни Иртыша в пределах Омской области ожидаются близкими к норме и выше до 1 метра, в Тюменской области — выше нормы на 1–1,2 метра; водность Оби прогнозируется выше нормы до 0,7 метра.

Это создает благоприятные условия для работы крупнотоннажного флота и устойчивого прохождения навигации—2026.

Новые лица у «руля» Администрации

Предстоящий сезон учреждение проходит под руководством нового лидера. Исполняющим обязан-



И.о. руководителя ФБУ «Администрация Обь—Иртышского бассейна внутренних водных путей» Константин Олегович Жулин

ности руководителя ФБУ «Администрация Обь—Иртышского бассейна внутренних водных путей» назначен первый заместитель руководителя Константин Олегович Жулин.

Константин Олегович — потомственный речник, посвятивший профессиональную жизнь внутреннему водному транспорту. Он работал главным диспетчером Омского района водных путей и судоходства (РВПиС), где курировал сложнейшие вопросы оперативного управления движением флота, а затем отвечал за содержание судовых ходов, организацию навигации и выполнение государственного задания по обеспечению безопасности судоходства в ФБУ «Администрация Обь—Иртышского бассейна» в должности первого заместителя руководителя.

Кадровые изменения затронули и другие ключевые позиции. Исполняющий обязанности капитана Обь—Иртышского бассейна внутренних водных путей Константин Сергеевич Зюскин успешно прошел необходимую аттестацию и официально утвержден в должности капитана бассейна; в этом статусе он продолжит работу по государственному контролю и обеспечению безопасности плавания судов на всем протяжении бассейна.

Новый вектор развития получил и Новосибирский район вод-



Капитан Обь—Иртышского бассейна внутренних водных путей Константин Сергеевич Зюскин

ных путей, гидросооружений и судоходства: начальником РВПиС назначен Владимир Олегович Попов, выпускник Читинского государственного университета по специальности «юриспруденция», имеющий значительный правоприменительный и управленческий опыт службы в органах внутренних дел. Его компетенция в области дисциплины, управления персоналом и работы в многозадачной среде должны усилить управленческий блок филиала на ключевом участке Оби.

На суше и на воде: итоги межнавигационного периода

За успехом любой навигации стоит большой пласт невидимого труда в межнавигационный период. Межнавигационный ремонт и техническое обслуживание охватили в общей сложности 221 судно. Капитальный ремонт проведен на 15 единицах флота, причем основной объем пришлось на замену главных и вспомогательных двигателей. В навигацию—2026 с обновленными «сердцами» выйдут, в частности, «Обский—720», теплоход «Иван Ковригин», «ГК—2», «Сапсан» и ряд других судов технического флота.

Средний ремонт прошли 33 судна, на которых проведены работы от частичной замены обшивки и набора корпуса до приведения в порядок движительно—рулевых комплексов, проверки судового радио—и электрооборудования и систем жизнеобеспечения.

Самый массовый этап подготовок — текущий ремонт, которым охвачены 182 судна: выполнена замена быстроизнашивающихся деталей, обновлены расходные материалы, с приходом первого тепла проведены традиционные весенние покрасочные работы.



Начальник Новосибирского РВПиС (района водных путей, гидросооружений и судоходства) Владимир Олегович Попов

Параллельно в цехах филиалов кипела работа по заготовке средств навигационного ограждения и обстановочного инвентаря: на навигацию—2026 заготовлено без малого 1500 щитов для береговых знаков, более 2500 метров щепей для буйев и другие элементы обстановки (грузы, рымы, крюки, шпильки, пробки).

Все процессы по заготовке и ремонту организованы так, чтобы к моменту выставления навигационной обстановки и официального открытия навигации все было готово на 100%.

Профессиональный контроль и масштабные учения

Надежность навигации складывается не только из состояния флота и обстановки, но и из качества контроля.

В марте в Омске состоялось масштабное двухдневное обучение инспекторов государственного портового контроля (ГПК), съехавших из разных филиалов бассейна. Учебная программа включала анализ нарушений прошлых лет, разбор сложных случаев из практики и изучение изменений в законодательстве, в том числе новых требований к лицензируемым видам деятельности и порядку подачи заявлений. По данным на конец мая, инспекторы уже провели более 500 проверок судов, уделяя особое внимание состоянию средств безопасности, соблюдению требований по экипажам и документации, а также готовности к действиям в нештатных ситуациях.

Высокий уровень подготовки подтвердили и комплексные учения по ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛАРН) в Омском РВПиС. По легенде учений,

танкер «Залив» получил пробоину в затоне Гутеев при шквалистом ветре; экипаж совместно с силами РВПиС и профессиональными спасателями ООО «Днепр» оперативно локализовал условное пятно боами и «собрал» нефтепродукты с поверхности воды.

Учения показали готовность всех служб к скоординированным действиям в условиях интенсивной навигации.

Символы преемственности: земснаряд «Александр Салов»

2026 год ознаменовался и символическим событием: новый высокопроизводительный земснаряд проекта Ц490ДМ1, построенный на АО «Цимлянский судомеханический завод», получил имя «Александр Салов».

Согласовав решение с семьей ветерана и Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК), выступающей собственником судна, учреждение увековечило имя Александра Дмитриевича Салова — участника Великой Отечественной войны, награжденного медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда» и «За взятие Берлина», более двадцати лет командовавшего земснарядом Омского технического участка.

Производительность нового земснаряда достигает 3000 кубометров грунта в час; он предназначен для разработки и транспортировки грунта гидравлическим способом по плавучему грунтопроводу и будет задействован на ключевых участках Оби и Иртыша, обеспечивая поддержание гарантированных габаритов судовых ходов.

В фарватере будущего

Навигация—2026 для Обь—Иртышского бассейна — это не только километры выставленных знаков и тысячи обработанных кубометров грунта. ФБУ «Администрация Обь—Иртышского бассейна» входит в сезон с подготовленным флотом, готовой инфраструктурой, обновленной командой и четким пониманием: безопасность судоходства и поддержка семьи речника — часть одной общей стратегии устойчивого развития отрасли.

С профессиональным праздником, дорогая отрасль!

Семь футов под килем всем участникам навигации—2026!



Учения ЛАРН, май, Омский РВПиС



Земснаряд «Александр Салов»

Проекты масштабные, показатели высокие

Успехи ФГБУ «Администрация морских портов Охотского моря и Татарского пролива» обеспечены профессионализмом его работников



В феврале 2026 года ФГБУ «Администрация морских портов Охотского моря и Татарского пролива» отметило свое 32-летие. За эти годы учреждение прошло большой путь становления, о чем свидетельствует солидный опыт работы в имеющем важное экономическое значение на Дальнем Востоке портах – Ванино, Советская Гавань, Охотск, Де-Кастри, Николаевск-на-Амуре, Магадан. По итогам работы за 2024 и 2025 годы учреждение получило дипломы номинанта конкурса «Лидер отрасли» как лучшая администрация морских портов.

О том, что сегодня представляет собой ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива», мы попросили рассказать руководителя учреждения Николая ТАТАРИНОВА.

– Николай Петрович, несколько слов из истории предприятия, которая берет начало в 1994 году. Как шло пополнение портов и что они представляют собой сегодня?

– «Морская администрация портов Ванино и Советская Гавань» была создана 25 февраля 1994 года приказом Департамента морского транспорта от 07.02.1994 № 7. Тогда в ее состав входили филиалы в портах Николаевск-на-Амуре и Де-Кастри. В июле 2005 года произошло переименование в Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Ванино». В апреле 2009 года был образован филиал администрации в морском порту Охотск. В мае того же года произошло объединение с ФГУ «Государственная администрация морского рыбного порта Совгавань», а в 2015-м – с ФГУ «Администрация морского порта Магадан». В 2023 году по распоряжению Правительства РФ к морскому порту Де-Кастри присоединены участок акватории и участок территории бывшего морского порта Мыс Лазарева. В результате всех реорганизаций в состав ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» вошли шесть морских портов Хабаровского края и Магаданской области: Ванино, Де-Кастри, Николаевск-на-Амуре, Охотск, Советская Гавань и Магадан.

– Экономическое развитие Дальнего Востока, включая сферу мореплавания, входит в число приоритетных задач РФ. Это подтверждается рядом стратегических документов, государственных программ и инициатив, направленных на ускорение роста региона, укрепление его роли в экономике страны и интеграции в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР). Какова здесь роль ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива», перспективы развития действующих и новых портовых мощностей?

– Начну с морского порта Ванино. В настоящее время здесь специализированный угольный терминал «Остерра» (прежнее название – «Дальтрансуголь», входит в группу компаний «Портовый Альянс») активно реализует второй этап проекта по расширению мощности терминала. С завершением работ, которое намечено на конец 2027 года, максимальная перевалочная мощность терминала составит 40 млн тонн, что предусматривает комплексная инвестиционная программа КИП-40.

Новые мощности позволяют увеличить российский экспорт угля в страны АТР, а также создать новые рабочие места, стимулировать средний и малый бизнес Ванинско-Совгаванского транспортного узла.

На территории Ванинского и Советско-Гаванского районов Хабаровского края в акватории морского порта Ванино планируется строительство многофункционального портового перевалочного комплекса на мысе Веселый и мысе Чум (терминал навалочных грузов). Назначение терминала – прием с железнодорожного транспорта, хранение и перевалка на морские суда каменного угля и антрацита. Направление перевозок – страны АТР.

Развитие терминала навалочных грузов состоит из трех этапов. На первом этапе – обеспечение перевалки 5 млн тонн угля и 10 млн тонн на втором этапе. Для этого предусматривается один причал № 1 для приема судов дедвейтом до 150 тыс. тонн. На третьем этапе для обеспечения грузооборота 30 млн тонн предполагается ввод в эксплуатацию второго причала № 2 также для приема судов дедвейтом до 150 тыс. тонн.

В октябре 2023 года в границы морского порта Ванино включен морской терминал «Порт Эльга», строительство которого активно ведется на мысе Манорский юго-западного побережья Охотского моря. Ввод терминала в эксплуатацию производится поэтапно. На первом этапе объем грузооборота составил 5 млн тонн в год, на втором – 12 млн тонн, на третьем – 20 млн тонн, а максимальная мощность терминала при вводе в эксплуатацию четвертого причала достигнет 30 млн тонн в год. Первое судно было отгружено в ноябре 2024 года, на сегодняшний день в эксплуатацию введены три причала.

Северо-Восточный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» проводит реконструкцию береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного комплекса «Ванино – Холмск», направленную на восстановление эксплуатационных характеристик паромного комплекса. Реализация проекта позволит существенно улучшить пассажирское и транспортное паромное сообщение Сахалина с материковой частью страны, учитывая социально-экономическую важность паромной переправы «Ванино – Холмск» для острова.

Кроме того, ведется реконструкция пирса № 1. Проектом реконструкции предусмотрено восстановление и повышение эксплуатационных характеристик существующего пирса. Реализация проекта позволит использовать пирс для размещения ледоколов предприятия и судов портового флота филиала длиной до 126 м, шириной до 18,6 м и с осадкой в грузу 10,9 м. После реконструкции на пирсе № 1, возможно, будут также осуществляться погрузочно-

разгрузочные работы с генеральными грузами.

Угольный терминал «Ванино-ТрансУголь» планирует за счет оптимизации технических процессов и синхронизации работы с РЖД увеличить мощность до 14 млн тонн в год.

Теперь о морском порту Магадан. В 2025 году в бухте Нагаева началось строительство первого в Магаданской области специализированного морского туристического центра, способного одновременно обслуживать до 90 маломерных и прогулочных судов.

На 2026 год на базе рыбного порта в бухте Нагаева запланировано начало строительства нового логистического центра. Данный масштабный проект предусматривает полное обновление имеющейся инфраструктуры для работы с транспортным и рыбопромышленным флотом, а также морскими биоресурсами. Основным назначением объекта является грузовая обработка, хранение, перевалка грузов, а также хранение и перевалка продукции морского промысла, обеспечение клиентов информационными, экспедиторскими, таможенными, агентскими и другими услугами в целях своевременного и качественного продвижения груза (товара) от отправителя к получателю. Общая грузовая база логистического центра составит более 1 млн тонн ежегодно. Реализация этих проектов позволит создать в регионе современную транспортно-логистическую и туристическую инфраструктуру, соответствующую международным стандартам.

Проектируемый морской терминал в Магаданской области, на территории Омсукчанского городского округа, в районе бухты Пестрая Дресья Охотского моря, предназначен для экспортной отгрузки угля. Проектный грузооборот – 4,5 млн тонн в год.

– Каковы итоги работы ФГБУ за 2025 год и первый квартал 2026 года? Речь о суммарном грузообороте и конкретно портах.

– За 2025 год грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился на 6,6% по сравнению с 2024 годом и составил 252,1 млн тонн, в том числе 52,6 млн тонн приходится на подведомственные порты ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива», что составляет 20,8% грузооборота морских портов Дальневосточного бассейна.

Если рассматривать грузооборот по подведомственным портам Хабаровского края и Магаданской области в динамике к 2024 году, то перевалка грузов в 2025 году увеличилась на 28,9%, или на 11,8 млн тонн.

На общем фоне существенный рост перевалки всех грузов к 2024 году показал морской порт Ванино (+12,8 млн тонн, или +43,6%). В 2024 году грузооборот в Ванино составил 29,3 млн тонн, в 2025-м – 42,06 млн тонн. Порт Ванино за 2025 год вошел в первую десятку по перевалке грузов в морских портах России и занял 7-е место.

Подводя итоги I квартала 2026 года, можно отметить, что в подведомственных морских портах ФГБУ «АМП Охотского моря и Татарского пролива» положительная динамика перевалки грузов сохранилась. В I квартале текущего года по сравнению с аналогичным периодом 2025 года рост грузооборота составил 45,5%, что соответствует 4,9 млн тонн. Основная доля грузооборота – 81,2% – приходится на порт Ванино.

– На переработке каких грузов специализируются подведомственные АМП порты?

– Морские порты, подведомственные АМП, осуществляют перевалку всех видов грузов, но основную долю составляет перевалка угля и сырой нефти: 70 и 15% соответственно от общего объема перевозок. Основная часть перевалки угля осуществляется в морском порту Ванино, а перегрузка сырой нефти – только в морском порту Де-Кастри. Эти порты являются ведущими в объеме перевалки грузов.

Рост перевалки угля в порту Ванино составил 12,2 млн тонн (в 2024 году – 24,7 млн тонн, в 2025-м – 36,9 млн тонн), доля от общего объема по России в 2025 году составила 18,1%.

По итогам работы за I квартал 2026 года морской порт Ванино занимает 1-е место среди портов России по перевалке угля, доля от общего объема по стране составила 25%.

На перевалке контейнеров в подведомственных морских портах преимущественно специализируется морской порт Магадан. Подводя итоги 2025 года, можно отметить также рост грузооборота к уровню 2024 года на 4,3% (в 2024 году – 820 тыс. тонн, в 2025 году – 854,9 тыс. тонн). По итогам работы за прошлый год порт Магадан занял 9-е место в стране среди всех портов, осуществляющих перевалку контейнеров. В I квартале 2026 года сохраняется положительная динамика контейнерной перевалки. Рост к I кварталу 2025 года составляет 7% (в I квартале 2025 года – 179,8 тыс. тонн, в I квартале 2026 года – 192,3 тыс. тонн).

– Все порты АМП замораживают. Порты Охотск и Николаевск-на-Амуре зимой прекращают навигацию. В остальных судостроительстве осуществляется под проводкой ледоколов. Расскажите об этом направлении работы организации сегодня.

– К замораживанию относятся морские порты Ванино, Советская Гавань, Де-Кастри и Магадан. В морских портах Ванино и Магадан осуществляется ледокольный сбор. Зимнюю навигацию обеспечивает ледокол Росморпорт.

Согласно плану расстановки ледоколов на период ледокольной проводки судов 2025–2026 годов в замораживающих портах Российской Федерации, утвержденному руководителем Росморщита, ледокольные проводки в морском порту Ванино обеспечивались ледоколами «Магадан» и «Санкт-Петербург». В морском порту Магадан ледокольные проводки осуществлял ледокол «Москва».

Были созданы Бассейновые комиссии по организации осуществления ледокольных проводок судов в морских портах Ванино, Советская Гавань и Де-Кастри и по организации ледокольной проводки судов в морском порту Магадан и на подходах к нему. Заседания бассейновых комиссий и оперативных штабов проводятся на постоянной основе.

Период ледокольных проводок 2025–2026 годов в морском порту Советская Гавань длился с 12 декабря 2025 года по 30 апреля 2026 года, в морском порту Де-Кастри – с 20 декабря 2025 года по 15 апреля 2026 года и в морском порту Магадан – с 15 декабря 2025 года по 1 мая 2026 года.

В морском порту Ванино период ледокольных проводок капитаном порта на участке № 1 объявлен с 28 декабря 2025 года.

Ледокол «Магадан» прибыл в порт Ванино 31 декабря 2025 года и сразу же приступил к проводке судов. В связи с осложнением ледовой обстановки на подходах к морскому порту Ванино к концу января, увеличением накопления груза в терминалах и интенсивности подхода крупнотоннажных судов был привлечен ледокол «Санкт-Петербург» (ледовый класс Icebreaker6). С 29 января он приступил к проводкам судов. Ледокол «Санкт-Петербург» покинул акваторию порта Ванино 25 марта, а ледокол «Магадан» убыл к месту дислокации 1 апреля.

Всего за зимний период ими было проведено 263 судна. Работа двух ледоколов по проводке судов обеспечила бесперебойную работу транспортно-перевозочного узла на участке № 1 морского порта Ванино.

Распоряжением капитана морского порта период ледокольных проводок на участке № 1 в порту Ванино окончен 3 апреля 2026 года. Если проводить анализ результатов работы в период ледокольных проводок судов на этом участке, то этот период можно характеризовать как среднестатистический.

Отдельно хочется сказать о ледовой обстановке в районе мыса Манорский, где находится участок № 3 акватории морского порта Ванино. Подход и постановку судов обеспечивают в этом году ледоколы «Капитан Драницын» и «Капитан Хлебников». Период ледокольных проводок на этом участке объявлен капитаном порта с 11 декабря 2025 года и продолжается на текущий момент. Учитывая особо тяжелые ледовые условия в зимний период в данном районе Охотского моря, Федеральным агентством морского и речного транспорта создан штаб по ледокольному обеспечению на угольном морском терминале. Председателем штаба является руководитель Росморщита Андрей Владимирович Тарасенко.

Во второй и третий декадах декабря 2025 года вдоль всего северо-западного побережья Охотского моря из-за отрицательных температур, установившихся ранее обычного, наблюдалось интенсивное наращивание молодых льдов. Это существенно осложнило самостоятельное плавание балкеров, направляющихся к терминалу. В связи со сложившейся ситуацией совместно было принято решение о привлечении ледокола «Москва», следовавшего в порт Магадан. Цель – обеспечить проводку балкеров к терминалу до прибытия основных ледоколов «Капитан Драницын» и «Капитан Хлебников». Ледокол «Москва» успешно прибыл в указанный район и приступил к работе 21 декабря 2025 года, что позволило обеспечить безопасную проводку судов и работу терминала. Ледокол «Капитан Хлебников» прибыл и приступил к ледокольным проводкам 1 января 2026 года. «Москва», закончив работу 4 января, убыл в порт Магадан. Ледокол «Капитан Драницын» начал работу 6 января 2026 года.

С 19 апреля по 13 мая 2026 года ледокольные проводки были приостановлены из-за очень тяжелой ледовой обстановки. С 14 мая вдоль побережья под воздействием ветров западного направления началась разрядка льда, и это позволило возобновить ледокольные проводки. Ледовая обстановка в текущем году по тяжести и распространению льда в этом районе Охотского моря сопоставима с 2025 годом, когда ледокольные проводки закончились в третьей декаде июня.



В Санкт-Петербурге отметили юбилей

Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова

19 мая в Санкт-Петербурге отметили 150-летие Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Накануне, 18 мая, в Санкт-Петербурге состоялось выездное совместное заседание Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте, посвященное 150-летию университета.

Заседанию на базе ГУМРФ предшествовало открытие целого каскада инфраструктурных объектов, которые сформируют современную образовательную среду вуза, и экспозиции Галереи Славы в учебном корпусе на Заневском проспекте.

С приветственным словом в начале работы коллегиально-совещательного органа выступил заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай.

19 мая центральной площадкой празднования стала территория Петропавловской крепости. Полуденный выстрел с Государева бастиона крепости произвел министр транспорта РФ Андрей Никитин – в честь юбилейной даты отраслевого вуза.

На Соборной площади к собравшимся обратились почетные гости. Министр транспорта РФ Андрей Никитин зачитал поздравительные адреса от Президента Российской Федерации Владимира Путина, Председателя Правительства РФ Михаила Мишустина, поздравил коллектив ГУМРФ от Министерства транспорта РФ и от себя лично.

С приветственными словами также выступили:

- председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов – от имени председателя Совета Федерации Федерального собрания РФ Валентины Матвиенко;

- депутат Государственной думы РФ Александр Тетердинко – от имени председателя Госдумы Вячеслава Володина;

- вице-губернатор Санкт-Петербурга Кирилл Поляков – от имени правительства Санкт-Петербурга.

В рамках торжества были проведены церемонии награждения работников университета, внесших значительный вклад в развитие морского и речного образования.

Торжественным маршем прошли знаменные группы и парадный строй курсантов ГУМРФ, военно-морских и морских учебных заведений, обучающихся морских школ и кадетских классов.

В атриуме Комендантского дома Петропавловской крепости по случаю приема гостей со словами поздравления в адрес обучающихся, работников и ветеранов университета обратился губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Весь день для жителей и гостей города на территории Петропавловской крепости работали профориентационные площадки морской тематики, курсанты знакомили всех желающих со спецификой своей учебы и практики на судах морского и речного флота.

На концертной сцене свои номера представили творческие коллективы ГУМРФ.

Вечером в «Балтийском доме» состоялось награждение работников университета и праздничный концерт.

Наша справка. Датой основания учебного заведения установлено 19 мая 1876 года. В этот день указом императора Александра II от 7 (19) мая 1876 года Санкт-Петербургскому речному яхт-клубу было разрешено открыть мореходные классы для подготовки учеников к испытанию на звание штурмана каботажного плавания и штурмана дальнего плавания.

За 150 лет университет стал одним из признанных центров подготовки специалистов для морского и речного транспорта. Его история неразрывно связана с развитием российского государства, укреплением транспортной системы и отечественного флота.

В настоящее время ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова – крупнейший научно-образовательный центр Санкт-Петербурга и Северо-Западного федерального округа, обеспечивающий подготовку кадров не только для отрасли водного транспорта, но и для всех сфер экономики Российской Федерации.

Среди выпускников – известные государственные деятели, капитаны и механики судов, руководители профильных предприятий и организаций, преподаватели и научные работники.

Приоритетными направлениями научно-исследовательской деятельности университета являются: исследование Северного морского пути, развитие автономного судоходства, математическое моделирование с использованием навигационных тренажеров для обеспечения безопасного движения судов, судостроение и береговая инфраструктура.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова является отраслевым учебным заведением Федерального агентства морского и речного транспорта.

В университете реализуются основные профессиональные образовательные программы образования разных уровней. Обучение осуществляется по пяти специальностям, 15 направлениям бакалавриата, 10 направлениям магистратуры и 10 научным специальностям аспирантуры. В филиалах и Колледже ГУМРФ обучение ведется по семи специальностям СПО. В институте ДПО головного вуза и региональных центрах ДПО филиалов реализуются 777 программ дополнительного профессионального образования.

В декабре 2025 года Минобрнауки России утвердило перечень вузов, обеспечивающих подготовку инженерных кадров и научных разработок для технологического лидерства. В обновленный список вошел Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. Это знаковое событие, которое определяет дальнейшее участие вуза в крупных федеральных проектах совместно с отраслевыми организациями, с партнерами.



Санкт-Петербург

18 мая 2026 года



Репутация безупречна

Ушаковка первая в рейтинге высших учебных заведений
Южного федерального округа по итогам 2026 года

Государственный морской университет имени адмирала Федора Федоровича Ушакова – лидер морского образования России, и это доказано сразу двумя громкими победами этого года: в конкурсе Росморречфлота на звание лучшего вуза и по оценкам агентства RAEX, определявшего передовиков среди высших учебных заведений Южного федерального округа.

Победа в конкурсе, который проводит Федеральное агентство морского и речного транспорта, для ушаковцев была ожидаема, но от этого не менее важна. Вот уже в 12-й раз коллектив вуза становится «Лидером отрасли» в номинации «Лучшее учебное заведение высшего образования».

Уникальность этой победы в том, что все годы с момента учреждения премии она неизменно присуждается государственному морскому университету имени адмирала Федора Ушакова. Что нужно для того, чтобы стать лидером в отрасли? Соответствовать как минимум полусотне критериев: по реализуемым основным образовательным программам, выполнению научно-исследовательской работы, трудоустройству выпускников, росту заработной платы профессорско-преподавательскому составу и даже по военно-патриотическому воспитанию курсантов. И, неизменно становясь лидером отрасли, Ушаковка доказывает, что со всеми этими задачами справляется на отлично.

Достижение последних нескольких месяцев – уникальный для отрасли по масштабу и наполнению навигационный тренажерный комплекс из 14 навигационных мостиков, размещенных на площади свыше 300 кв. м. Комплекс позволяет одновременно работать 28 курсантам, выполняя единую навигационную задачу или индивидуальные упражнения.

Особенность комплекса – концентрация передовых решений в одной аудитории. Каждый из 14 мостиков оборудован системой визуализации из пяти LCD-панелей в портретной ориентации, формирующих широкоугольную панораму обстановки, навигационной консолью с четырьмя мониторами, штурвалом, машинным телеграфом и специализированной клавиатурой управления. На мониторы выводятся данные имитаторов САРП/РЛС и ЭКНИС, реализованы реальные органы управления судном и средства внутрисудовой связи. Каждый мостик оснащен индивидуальной системой видеонаблюдения для последующего разбора занятий.

Конфигурация позволяет проводить как групповые занятия в едином навигационном пространстве – когда курсанты выполняют задачи в общем районе плавания и взаимодействуют между судами, так и индивидуальную отработку упражнений по различным сценариям. В библиотеке тренажера – более 200 районов плавания и моделей собственных судов, что обеспечивает широкий спектр учебных сценариев: от маневров в стесненных акваториях морских портов до плавания в открытом море. Новые мостики введены в дополнение к ранее действующему тренажерному парку университета, а единая лицензия на программное обеспечение позволяет гибко конфигурировать нагрузку тренажерного центра под текущие учебные задачи.

В очередной раз университет подтвердил безупречную репутацию, заняв первую строчку и в рейтинге высших учебных заведений Южного федерального округа по итогам 2026 года.

Исследование, проведенное авторитетным агентством RAEX, подтвердило статус новороссийского вуза как лидера в сфере высшего образования на юге страны. Специалисты RAEX при составлении списка опирались на целый комплекс показателей. В ход шли данные от Министерства науки и высшего образования РФ, результаты участия студентов в предметных олимпиадах, а также анализ активности в социальных сетях и данные веб-аналитики. Итоговая оценка складывалась из трех ключевых параметров: качества образовательного процесса, научных достижений и вклада вуза в жизнь общества.

Так, в конкурентной борьбе, университет обошел 22 учебных заведения, укрепив свою репутацию и доказав высокий уровень подготовки.

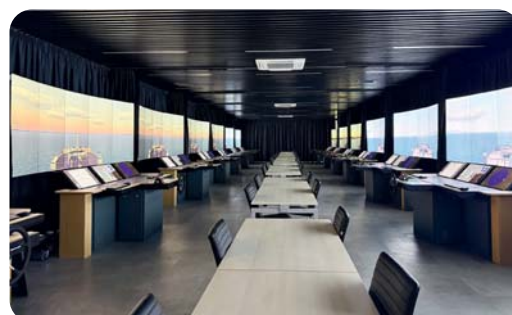
Ушаковка, этот прославленный транспортный вуз, лидер морского образования страны, отмеченный в 2024 году особой государственной наградой – орденом «За морские заслуги», из года в год подтверждает свой высокий статус. Теперь орден как символ выдающихся заслуг университета украшает знамя и вдохновляет коллектив на новые победы.



Новый технопарк



Лидер отрасли – 2025



Курсанты в строю

СКФ Совкомфлот

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

WWW.SCF-GROUP.RU

Реклама