

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

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№2 (12959)

Выходит один раз в месяц
15 февраля 2016 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ЗАО «АЗОВО-ДОНСКОЕ ПАРОХОДСТВО», МГАВТ

Новая логистика — НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ



Первые партии нефти с Новопортовского и Приразломного месторождений доставлены на танкер-накопитель «Умба», находящийся на рейде в Кольском заливе. Таким образом, началась полномасштабная эксплуатация новой логистической схемы транспортировки нефти, добываемой «Газпром нефтью» на арктических месторождениях.

Стр. 2

Виктор Олерский возглавил отрасль



Заместителем министра транспорта Российской Федерации — руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта

8 февраля 2016 года назначен Виктор Александрович Олерский. Соответствующее распоряжение № 179-р подписано председателем правительства России Дмитрием Медведевым.

Ранее, 24 декабря 2015 года, правительство приняло постановление, в соответствии с которым замминистра транспорта совмещает должность главы Росморречфлота.

Таким образом, Олерский будет курировать вопросы государственной политики в соответствующей сфере и при этом управлять федеральной собственностью на морском и речном транспорте. Ему будут подведомственны ФГУП «Росморпорт», владеющее портовой инфраструктурой и ледокольным флотом, ФГУП «Морсвязьспутник», ФГУП «Гидрографическое предприятие», отраслевые образовательные учреждения, администрации морских портов и бассейнов внутренних водных путей.

Новое кадровое решение будет способствовать более эффективному развитию отрасли, позволит оптимизировать систему управления, ускорит и упростит реализацию инвестиционных проектов. «Такой формат управления позволит закрепить персональную ответственность руководителей всех уровней, от которых зависит принятие решений в морской и речной отраслях, — прокомментировал Виктор Олерский. — Пришло время реализовать проектный подход к решению любой задачи, будь то законопроект или строительство причальной стенки. Бизнес должен ясно понимать — кто и за что отвечает».



Новым судам — БЫТЬ

На закупку и лизинг судов государство в 2016 году предусмотрело субсидии в объеме 1,7 млрд рублей. Кроме того, на программы строительства пассажирских судов планируется выделить еще 4 млрд руб. Таким образом, действие постановления правительства № 383 продлевается еще на один год.

Председатель правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев подписал постановление № 25 от 21 января 2015 года о предоставлении в 2016 году субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на закупку и лизинг гражданских судов. Данная мера принята в целях поддержки и развития судостроительной промышленности, а также для стимулирования российских заказчиков привлекать собственные (внебюджетные) средства на строительство судов.

Транспортным компаниям и пароходствам предоставляются субсидии на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» на закупку гражданских судов. Кроме того, субсидии предусмотрены для оплаты лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями на

приобретение гражданских судов. Правила предоставления субсидий были утверждены постановлением правительства № 383 еще в 2008 году. Подписанным постановлением срок действия этих правил продлен до 2016 года включительно.

Такая господдержка уже позволила привлечь около \$1050 млн внебюджетных средств на строительство судов, создать около 1 тыс. рабочих мест в российских транспортных компаниях и пароходствах, а также сохранить более 10 тыс. рабочих мест в конст-рук-

торских бюро, на судостроительных заводах и верфях в России.

Субсидии предоставляются в рамках подпрограммы «Государственная поддержка» государственной программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015–2030 годы». В федеральном бюджете на 2016 год Минпромторг России на эти цели предусмотрены бюджетные ассигнования: на кредит — 704,3 млн рублей, на лизинг — 1056 млн рублей.

Начало, окончание на стр. 2

Стратегический взгляд на реку

Правительственная комиссия по транспорту одобрила Стратегию развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации на период до 2030 года. Документ снабжен актуализированным анализом текущей ситуации и факторов, вызвавших и продолжающих вызывать падение объемов грузовых и пассажирских перевозок по реке, включая проблемы с качественными параметрами судовых ходов, наличием «узких мест» и невозможностью обновления состава флота. В перечень крупных инвестиционных объектов включено строительство Багаевского гидроузла на р. Дон.

Работа над документом велась Минтранс России совместно с отраслевыми экспертами и бизнес-сообществом. Первоначальный вариант стратегии по рекомендации Открытого правительства был актуализирован. Сегодня Стратегия развития ВВТ ставит целью приоритетное развитие внутреннего водного транспор-

та, что приведет к снижению нагрузки на автомобильные и железные дороги, а также снижению стоимости перевозки отдельных видов грузов, снижению расходов бюджета, улучшит экологическую ситуацию.

Реализация стратегии позволит в течение 15 лет значительно повысить пропускную способность Единой глубоко-

водной системы (ЕГС) Европейской части России. Это будет способствовать более полному использованию провозной способности флота, что, в свою очередь, позволит увеличить объемы перевозок грузов в европейских речных бассейнах, включая транзитные, более чем в 2 раза, обновить состав флота, повысить производительность

труда в речной отрасли и снизить ее энергоемкость. Документом предусматриваются меры повышения инвестиционной привлекательности проектов ВВТ для частных инвесторов.

На первом этапе (2016–2020 гг) запланировано принять ряд мер государственной поддержки развития ВВТ.

Начало, окончание на стр. 2

Новым судам — быть



Окончание, начало на стр. 1

В государственную программу «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015–2030 годы» включено также мероприятие целевого финансирования (через взнос в уставной капитал АО «ОСК») на лизинговые программы строительства пассажирских судов в размере 4 млрд руб.

«Учитывая возможности и мощности наших судостроительных предприятий, а также

нужды крупнейших российских судовладельцев — в частности, ОАО «Московское речное пароходство», ОАО «Мостурфлот», ОАО «Водоход» — мы пришли к выводу о необходимости комплексного подхода при выработке вариантов мер поддержки» — отметил глава Минпромторга Денис Мантуров. По его словам, базовым вариантом является выделение средств господдержки лизинговым компаниям. «Дополнительно судовладельцу мы предлагаем воспользоваться утилизационным грантом в размере не менее

10% от стоимости нового судна, который начнет действовать с 2017 года», — сказал министр.

В рамках данного мероприятия предполагается поддержка всех видов пассажирских судов. Если говорить о круизных судах, то на сегодняшний день круизные суда являются самой возрастной категорией гражданского флота (около 40 лет). При этом высокая стоимость приобретения (около 2,5 млрд руб.) и сезонность эксплуатации приводят к сверхдлинным срокам окупаемости — свыше 20 лет.

На сегодняшний день одним из прорабатываемых проектов является судно проекта PV300VD, обладающее следующими характеристиками: габариты 140x17 м; пассажиры — 306 чел.; экипаж и обслуживающий персонал — 76 чел.

Эксплуатация проекта данного судна возможна на линиях, соединяющих порт Санкт-Петербург и порт Москва, порт Ростов-на-Дону и порт Москва с проходом Волго-Донским судоходным каналом и выходом до портов республики Крым. Ориентировочная стоимость судна — 2,5 млрд руб.

По мнению Мантурова, строительство судов данного типа возможно на АО «СЗ «Лотос», АО «СЗ «Красное Сормово», а также АО «СЗ «Залив».

Стратегический взгляд на реку

Окончание, начало на стр. 1

В этот период будут активно формироваться базовые условия для наращивания грузовой базы. Будут устранены участки, лимитирующие пропускную способность ЕГС, будет развиваться портовая инфраструктура на ВВП, запланирован большой объем ремонтных работ на судоходных гидротехнических сооружениях и строительстве флота.

Помимо этого, запланирована реализация крупных инфраструктурных проектов: строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге и Багаевского низконапорного гидроузла на реке Дон. Первый проект уже включен в соответствующую Федеральную целевую программу (ФЦП), проектирование находится в завершающей стадии. Включение в ФЦП «Багаевки» судоходное сообщество ожидает в ближайшее время.

На втором этапе (2021–2030 гг) ожидается развитие речных перевозок, в том числе, перевозок грузов в контейнерах, ускорение темпов строительства нового пассажирского и грузового флота, повышение конкурентоспособности и рентабельности судоходного бизнеса в России. За счет

государственных капитальных вложений будет продолжена реконструкция судоходных гидротехнических сооружений, а также строительство судов обслуживающего флота. Средства бюджетов субъектов Российской Федерации планируется направлять на развитие социально-значимых пассажирских перевозок. Внебюджетные средства будут привлекаться для строительства грузового и пассажирского флота, служебно-вспомогательных судов, финансирования коммерческих проектов развития инфраструктуры портов и иных объектов инфраструктуры ВВП на условиях государственно-частного партнерства. В частности, возможен вариант строительства вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути на основе инвестиционных соглашений или концессии.

Утверждение Правительством России Стратегии развития внутреннего водного транспорта определит вектор на 15 лет, позволит самому экономичному, энергоэффективному, экологически дружелюбному и безопасному виду транспорта занять справедливое конкурентное место в транспортной системе России.



Новая логистика — новые возможности

Первые партии нефти с Новопортовского и Приразломного месторождений доставлены на танкер-накопитель «Умба», находящийся на рейде в Кольском заливе. Таким образом, началась полномасштабная эксплуатация новой логистической схемы транспортировки нефти, добываемой «Газпром нефтью» на арктических месторождениях.

Размещение перевалочного комплекса в незамерзающем Кольском заливе позволяет существенно повысить эффективность поставок за счет сокращения времени круговых рейсов танкеров усиленного ледового класса, обеспечивающих доставку нефти с Новопортовского и Приразломного месторождений, и использования стандартного флота для отправки нефти потребителям. Реализованная с помощью плавучего нефтехранилища «Умба» система раздельного хранения и накопления нефти с Новопортовского и Приразломного месторождений позволяет более гибко подходить к планированию объемов танкерных партий. Максимальный грузооборот перевалочного комплекса составляет до 15 млн т. в год.

Танкер VLCC (Very Large Crude Carrier) «Умба» представляет собой рейдовый комплекс для перевалки нефти грузоподъемностью около 300 тыс. тонн с возможностью одновременной швартовки судов с двух бортов. Инфраструктура накопителя позволяет осуществлять прием, хранение и отгрузку нефти, ее полное и своевременное таможенное и пограничное

оформление, а также бункеровку танкеров-челноков и отвозчиков. «Умба» переоборудована с учетом климатических условий Заполярья. Перевалка нефти осуществляется с соблюдением всех экологических норм и требований, осуществляется круглосуточное дежурство специализированного судна, предназначенного для установки боновых заграждений при перевалке нефти и оперативной ликвидации аварийных разливов в случае их возникновения.

«Умба» эксплуатируется ООО «РПК «Норд» под российским флагом и носит название одноименной реки на Кольском полуострове, в Мурманской области России.

Анатолий Чернер, заместитель генерального директора по логистике, переработке и сбыту «Газпром нефти», отметил: «Начало эксплуатации новой логистической схемы перевалки нефти арктических месторождений — уникальный для России проект с точки зрения масштаба и эффективности организации работы нефтяного флота в условиях Арктики. Для нас это также возможность предлагать рынку востребованные объемы нефти стандартными танкерными партиями».

Новый порт в Алабуге?

С деятельностью особой экономической зоны (ОЭЗ) «Алабуга» ознакомился заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский, посетивший ОЭЗ в городе Елабуга.

Виктор Олерский и сопровождавшие его специалисты Минтранса Российской Федерации посетили «Алабугу» с целью изучения опыта организации и функционирования режима свободной таможенной зоны. По словам замминистра, именно в татарстанской ОЭЗ режим СТЗ действует наиболее эффективно, и министерство намерено использовать этот опыт при создании портовых особых экономических зон.

В ходе встречи в административно-деловом здании ОЭЗ гостям была представлена презентация особой экономической зоны,

кроме того, начальник елабужского таможенного поста Алексей Ковалев ответил на целый ряд вопросов о работе таможенников в особой экономической зоне.

В свою очередь Виктор Олерский предложил руководству особой экономической зоны «Алабуга» рассмотреть возможность строительства речного порта. По словам замминистра, ответственного за водный транспорт, резиденты ОЭЗ вместе с расположенным неподалеку заводом «Аммоний» вполне могли бы обеспечить необходимый грузооборот порта, одновременно значительно сократив затраты на



транспортировку сырья и продукции.

Также в ходе визита гости посетили завод компании KASTAMONU и индустриальный парк «Синергия».

Корсаков ждет новый пассажирский вокзал

В порту Корсаков (Сахалин) в 2018 году откроется новое здание пассажирского вокзала. Проект, рассчитанный на реализацию в течение двух лет, включая этап проектирования, обсуждался на совещании по развитию Корсаковского морского торгового порта, с участием губернатора Сахалинской области Олега Кожемяко.

Один из владельцев Корсаковского морского торгового порта Василий Книгицкий сообщил подробности проекта: «Мы предлагаем построить здание вокзала на первом причале, в створе южного района порта. Площадь его будет около одной тысячи квадратных метров. Около года уйдет на проектирование, примерно еще столько же — на строительные работы. Также считаем необходимым возвести дополнительный пирс для су-

дов с использованием свайных конструкций».

Губернатор региона Олег Кожемяко отметил, что «современный морской вокзал должен стать визитной карточкой обновленного порта. Главное, на что надо ориентироваться — комфорт для пассажиров, которые путешествуют как на внутренних линиях, так и на международных».

В планах по развитию порта Корсаков: ремонт и строительство причальных стенок, дноуглубление. По территории порта

вскоре начнут курсировать шаттлы — для удобства пассажиров. Преобразования будет проводить акционерное общество — его создадут в ближайшее время.

Губернатор Олег Кожемяко отметил, что на развитие портовой инфраструктуры заем — 2,5 млрд руб. — предоставит Корпорация развития Сахалина. Непременное условие — средства бизнесмены обязаны будут вернуть в течение 20–25 лет — это примерные сроки окупаемости проекта.



«Соммерс» спущен на воду

Завод «Красное Сормово» 29 января 2016 года спустил на воду головное дноуглубительное судно «Соммерс».

Судно «Соммерс» является первым в серии из трех дноуглубительных судов проекта TSHD1000, которые предприятие планирует построить в 2016 году для Росморпорта. Контракт на строительство

и поставку судов был подписан Росморпортом и заводом «Красное Сормово» в апреле 2014 года при содействии Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» (ГК МНП). Закладка киля головного судна

состоялась в ноябре 2014 года.

Проект судна разработан голландской компанией, специализирующейся на проектировании и строительстве дноуглубительного флота — Damen Shipyard Gorinchem. Рабочая конструкторская документация выполнена Волго-Каспийским ПКБ.

Все суда серии будут оснащены высокопроизводительным

дноуглубительным оборудованием, соответствующим климатическим условиям регионов эксплуатации. По мнению директора по судостроению ГК МНП Андрея Иванова, в судах проекта TSHD1000 будет представлен самый современный на сегодня комплекс решений по дноуглублению.

Все три судна — «Соммерс»,

«Кроншлот» и «Кадош» — завод «Красное Сормово» планирует передать заказчику раньше срока, предусмотренного контрактными обязательствами, — в летне-осенний навигационный период 2016 года. Суды предназначены для работы на акваториях и подходах к морским портам Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербурга и Туапсе.

Митинг у памятника Царю-плотнику



В «Дне корабела» приняли участие учащиеся морских образовательных учреждений города.

В Петербурге у памятника Царю-плотнику на Адмиралтейской набережной состоялся торжественный митинг, посвященный вручению Петру I патента корабельного плотника. Звание было получено царем в Голландии, где он приобретал знания и навыки строительства регулярного флота.

В рамках мероприятия лучшим представителям морской отрасли, получившим общественное признание, был вручен патент «Петровский корабельный» и плотницкий топор в скрипичном футляре, символизирующие виртуозное владение мастерством корабельного плотника и признание заслуг в развитии морской деятельности. Церемония завершилась торжественным прохождением знаменных групп и колонн курсантов. К подножию памятника «Царь-плотник» были возложены цветы.

Патент корабельного плотника Петр I получил 15 января 1698 года (25 января по ново-

му стилю) в голландском городе Заандам. В честь этого события в Санкт-Петербурге на Адмиралтейской набережной в 1910 году был открыт памятник Петру I работы Леопольда Бернштама, известный как «Царь-плотник».

Копия скульптуры была подарена Голландии и установлена в 1911 году на главной площади города Заандама. В советское время скульптура была утрачена. 7 сентября 1996 года, к 300-летию со дня основания регулярного российского флота, памятник был вновь установлен на Адмиралтейской набережной.

Впервые возложение цветов учащимися морских образовательных учреждений к памятнику «Царь-плотник» состоялось 15 января 2006 года. Мероприятие, неофициально называемое «Днем корабельного», поддержал Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга, и оно стало ежегодным.

Подводим итоги:



В 2015 году объем перевозок судами Северо-Западного пароходства (СЗП) составил 4,8 млн тонн, на 14% ниже показателя аналогичного периода прошлого года. Снижение, в основном, связано с ситуацией маловодья на внутренних водных путях РФ и общей экономической ситуацией.

Несмотря на снижение операционных показателей, доходы от фрахтовой деятельности пароходства, составляющие более 98% общей выручки, выросли на 25% — до 8 млрд рублей.

Положительная динамика финансовых показателей была обеспечена, в том числе, за счёт переключения большей части флота, включая 10 судов проекта DCV36 «Аметист» и 7 судов проекта RSD49 «Нева-Лидер», на перевозки высокотарифированных грузов. За отчетный период судами типа «Аметист» перевезено более 1 млн тонн грузов, включая около 0,5 млн тонн в экспортном сообщении и 0,45 млн тонн между иностранными портами. Судами типа «Нева-Лидер» перевезено 0,49 млн тонн, из них 0,38 млн тонн — на экспорт.

Около 70% доходов в отчетном периоде было достигнуто за счет перевозок зерновых и лесных грузов, химических и минеральных удобрений, продукции и лома черных металлов, проектных грузов и оборудования.

Структура перевозок пароходства в 2015 году, в целом, не изменилась. Судами перевозились зерновые грузы — 1,43 млн тонн, черные металлы — более 1 млн тонн, химические и минеральные удобрения — 0,78 млн тонн, лесные грузы — 0,32 млн тонн, уголь — 0,34 млн тонн, цветные металлы — 0,17 млн тонн, металлолом — 0,14 млн тонн, химические грузы — 0,12 млн тонн, остальные грузы — 0,5 млн тонн.

Большую часть перевозок — 3,4 млн тонн или 70,2% — составили экспортные грузы пароходства, показав рост 6,7%. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые грузы, черные металлы и металлолом, уголь, химические и минеральные удобрения, лесные грузы.

В структуре экспортных перевозок зерна 63% его объема (0,8 млн тонн) составила лихтеровка (перевалка с судов СЗП на большие морские суда из российских портов Азовского моря на рейд порта Кавказ Черного моря), превысив аналогичный показатель 2014 года на 25%.



Перевозки между иностранными портами составили 1,1 млн тонн, или 23,6% от общего объема, сократившись на 36%, в основном, за счет уменьшения основных грузов сегмента — зерна, лесных грузов, металлолома и удобрений.

Объем импортных грузоперевозок пароходства снизился в 2 раза, до 0,27 млн тонн, что вызвано сокращением грузопотоков черных металлов, строительных

грузов и химических грузов в Россию из стран Европы. Доля импорта в общем объеме перевозок за 2015 год составила 5,7%.

В 2015 году объем внутрироссийских перевозок Северо-Западного пароходства составил 22 тыс. тонн, включая перевозки оборудования на теплоходе «Аметист» на трассе Северного морского пути и доставку строительных грузов из морских портов Северо-Запада РФ в Калининград.



Судами Волжского пароходства в 2015 году перевезено 5,6 млн тонн грузов, на 11% меньше, чем в прошлом году. Грузооборот составил 5,3 млрд ткм (-28%).

Основной причиной снижения показателей деятельности компании второй год подряд является ситуация аномального маловодья на внутренних водных путях России. В 2015 году к мелководью Волги в районе Городца и Балахны добавились проблемы с глубинами на Дону. Всю навигацию при проходе через Городецкие шлюзы сохранялись ограничения по осадке судов, что повлияло, в частности, на снижение перевозок металла, строительных грузов.

Вследствие изменения маршрутов и прекращения транспортировки, а также из-за недогрузки судов и простоев флота в ожидании шлюзования в условиях аномальной маловодности потери Волжского пароходства составили более 1 млрд рублей, в 3 раза больше, чем в навигацию 2014 года.

Кроме того, на результаты деятельности оказало влияние изменение грузопотоков, связанное со сложными экономическими условиями и трудностями грузовладельцев. Так, из-за изменений конъюнктуры рынка и логистики ряда грузопотоков снизились экспортные перевозки металла, серы, удобрений.

Для организации эффективной работы Волжским пароходством второй год подряд проводилась передислокация грузовых судов из Центрального в Южный водный бассейн. Теплоходы работали на перевозках высокотарифированных экспортных грузов. Именно эти перевозки позволили компании получить финансовую прибыль, несмотря на снижение операционных показателей. Всего за навигацию 2015 года перевезено 3,2 млн тонн экспортных грузов, на 19% ниже результатов прошлого года. Внутренние грузовые перевозки увеличились на 3%, до 2,4 млн тонн.

Преобладание экспорта в структуре грузоперевозок, имевшее место в прошлом году, сохранилось и в навигацию 2015 года. Соотношение экспортных и внутренних перевозок в общем объеме грузов составляет 58% и 42% (в навигацию 2014 года — 64% и 36%, соответственно).

Основными грузопотоками 2015 года стали экспортные перевозки зерна из портов Ростовской области и Краснодарского края в порт Кавказ и внутрироссийские перевозки щебня из карьеров Карелии. Объем перевозок зерновых грузов увеличился на 80%, до



2 млн тонн. Судами Волжского пароходства перевезено 1,1 млн тонн щебня, в 2 раза больше, чем в 2014 году.

В 2015 году выросла доля перевозок судами проекта RSD44: за навигацию 10 сухогрузов нового поколения выполнили около 40% всех экспортных перевозок компании, транспортировав 1,3 млн тонн грузов (зерно, уголь, сера), на 23% больше показателя прошлого года. Первая пятилетка работы теплоходов проекта RSD44 продемонстрировала полное соответствие темпов окупаемости нового флота плановым показателям.

В 2015 году в компании продолжалась работа по оптимизации

процессов управления и судоремонта. Было принято решение о закрытии Звениговской и Городецкой баз технического обслуживания флота. Одновременно были укрупнены Борская и Волжская базы. В настоящее время около 70% флота Волжского пароходства находится на территории Борской базы и завода «Борремфлот», 30% — в Волжской базе технического обслуживания флота. Численность работников плавсостава и береговых служб приведена в соответствие с запросами и планами.

В навигацию 2015 года работали 87 теплоходов грузового, буксирного флота и 73 самоходные сухогрузные секции Волжского пароходства.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«МОРСКОЙ ФАСАД» ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА КОНСУЛЬТАЦИИ ПО РАЗРАБОТКЕ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО И ЯХТЕННОГО ТЕРМИНАЛОВ

«Пассажирский порт Санкт-Петербурга «Морской фасад» намерен заказать концепт развития речного и яхтеного терминалов, для чего объявил открытый конкурс на право заключения договора на оказание консультационных услуг по разработке бизнес-концепции и дорожной карты развития Морского делового центра, речного и международного яхтеного терминалов. Проект планируется реализовать на земельных участках территории Невской губы Финского залива западнее Васильевского острова Санкт-Петербурга.

Начальная (максимальная) цена договора составляет 29 млн 800 тыс. руб., указывается в материалах официального сайта Единой информационной системы в сфере закупок.

Дата окончания подачи заявок — 25 февраля 2016 года. Дата подведения итогов — 17 марта 2016 года.

ИНВЕСТИЦИИ В ПОДХОДЫ К ПОРТАМ СОСТАВЯТ 8 МЛРД РУБ.

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на полигоне Октябрьской железной дороги в 2016 году утверждена на уровне 32,6 млрд руб. В том числе на реализацию проекта «Комплексная реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» предусмотрено 8 млрд руб.

Проект направлен на обеспечение транспортной доступности наиболее крупного и динамично развивающегося морского порта на полигоне Октябрьской железной дороги — порта Усть-Луга.

Объем инвестиций в развитие инфраструктуры Октябрьской железной дороги за 2015 год составил примерно 52,5 млрд руб.

В НАВИГАЦИЮ 2015 ГОДА ПО САЙМЕНСКОМУ КАНАЛУ ПЕРЕВЕЗЕНО 1 МЛН 317 ТЫС. ТОНН ГРУЗОВ

В навигацию 2015 года по российской части Сайменского канала перевезено 1 млн 317 тыс. тонн грузов, в обе стороны последовало 1 тыс. 113 грузовых судов, из них около 47% — под российским флагом.

По данным Минтранса России по российской части канала прошло 142 пассажирских теплохода, 734 ед. маломерного флота (+5% в сравнении с 2014 годом). По российской части Сайменского канала было перевезено более 18,8 тыс. пассажиров.

Навигация на Сайменском канале закрылась 21 января 2016 года. Возобновление навигации происходит в марте-апреле, в зависимости от погоды.

Petersburg зашел в Санкт-Петербург

Паромное судно Petersburg 2 февраля 2016 года встало к причалам Пассажирского порта Санкт-Петербург для зимнего отстоя. Планируется, что судно будет находиться в порту до 1 апреля 2016 года.

Длина судна составляет 173 м, ширина — 26 м, осадка — 7,31 м, пассажировместимость парома — 120 человек. На борту судна имеются

две грузовые палубы для перевозки до 308 автомобилей или до 110 железнодорожных вагонов.

Судно было построено в 1986 году на верфи VEB Mathias-

Thesen-Werft Wismar в Висмаре и стало первым железнодорожным паромом на линии Мукран-Клайпеда. На момент ввода в эксплуатацию являлось самым большим двухпалубным железнодорожным паромом в мире. После перестройки в 1995 году паром был переименован в Petersburg.

До настоящего времени судно под управлением оператора



«Блэксис Ферри и Инвестиции» осуществляло регулярные рейсы на линии Балтийск — Усть-Луга, сообщает пресс-служба «Морского фасада».

Заложена надстройка атомохода «Арктика»

На ОАО «Балтийский завод-Судостроение» заложены первые секции надстройки головного атомохода «Арктика» (ЛК-60 проект 22220).

Надстройка, вес которой составит порядка 2400 тонн, будет установлена на ледокол после его спуска на воду.

В верхней части надстройки расположится ходовая рубка, также в блоке предусмотрена жилая зона, состоящая из кают для экипажа в составе 75 человек, зоны отдыха, санитарных и бытовых помещений.

Также к погрузке на заказ готовятся баки металловодной защиты (МВЗ), изготовленные работниками «Балтийского завода-Судостроение». Баки служат фундаментом для реакторных установок, выполняют функцию снятия тепловыделения от оборудования реакторной установки, а также биологической защиты экипажа судна.

Погрузка баков МВЗ и начало формирования надстройки ледокола — важные этапы строительства корабля перед спуском на воду, который состоится в мае 2016 года. В настоящее время готовность головного ледокола составляет порядка 30%.



Обитаемый подводный аппарат получил аттестацию

В глубоководном опытном бассейне Крыловского научного центра по заказу Центра подводных исследований Русского географического общества проведена плановая ежегодная аттестация обитаемого подводного аппарата С-Explorer 3.11. Именно на этом аппарате, разработанном голландской фирмой «U-BoatWorx», 18 августа 2015 года Президент России В. В. Путин совершил погружение к затонувшим галеонам в акватории Черного моря (район Балаклавы), приуроченное к 170-летию Русского географического общества.

С-Explorer 3.11 является на сегодняшний день одним из самых мощных многофункциональных научно-исследовательских подводных аппаратов. Он может погружаться на глубины до 300 метров и находиться под водой до 6 часов, проводя, в частности, научные исследования, мониторинг подводных объектов и операции спасения. С-Explorer 3.11 отвечает нормам, установленным для подводных аппаратов Международной Морской Организацией (ИМО).



Уникальная экспериментальная база Крыловского государственного научного центра позволяет гарантированно проводить выполнение любых по сложности исследований. Глубоководный опытный бассейн, где проводилось тестирование С-Explorer 3.11, предназначен для выполнения разноплановых буксировочных и самоходных испытаний моделей надводных и подводных судов, а также натурных образцов некоторых глубоководных аппаратов.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

СНСЗ ГОТОВИТ РЕКОНСТРУКЦИЮ

На Средне-Невском судостроительном заводе готовится реконструкция судоспусковых устройств для обеспечения строительства судов длиной 100 м и спусковой массой 2700 тонн. Предприятие объявило тендер на разработку документации и выполнение строительно-монтажных работ по техническому перевооружению производства. На выполнение работ выделяется 1 млрд 594 млн 800 тыс. руб.

Работы будут проходить в рамках федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ на период 2011–2020 года».

Выполнение строительно-монтажных работ планируется завершить к началу июля 2017 года.

Напомним, что «Средне-Невский судостроительный завод» — лидер композитного судостроения в России и единственное в стране предприятие, освоившее строительство из четырех видов материалов: композитные материалы, судостроительная, маломагнитная сталь, алюминий-во-магниевые сплавы.

ПЛАВУЧИЕ ПОЖАРНЫЕ УСТАНОВКИ ДЛЯ ЛАДОГИ

Невско-Ладожский район водных путей и судоходства (филиал ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей») получил новое оборудование — две плавучие пожарные установки (ППУ) проекта 3429. Поставщиком оборудования выступило Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота.

ППУ предназначены для обеспечения пожарной безопасности на акватории пункта отстоя на расстоянии не менее 600 м от береговой полосы и тушения пожаров на судах с высотой надстройки до 20 м над водой.

100 лет со дня рождения Ростислава Алексеева

В 2016 году исполняется сто лет со дня рождения великого конструктора, гения инженерной мысли Ростислава Евгеньевича Алексеева, основателя Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева. С именем Ростислава Евгеньевича неразрывно связано развитие скоростного судостроения не только в России, но и во всем мире.

Алексеев заинтересовался идеей повышения скорости на воде еще во время своего обучения на кораблестроительном факультете Горьковского индустриального (политехнического) института. Ростислав Евгеньевич начал свою работу на заводе «Красное Сормово» во время Великой Отечественной войны в ОТК по приемке танков Т-34. А во внерабочее время он испытывал модель судна на подводных крыльях (СПК). С 1952 года на базе гидродинамической лаборатории и опытного танкового цеха была образована Научно-исследовательская опытовая гидродинамическая лаборатория (НИГЛ), которая впоследствии выросла в ОАО «Центральное конструкторское бюро по су-

дам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева» (ЦКБ по СПК).

«Меня так вдохновила забота о моем проекте, это был такой могучий заряд уверенности в необходимости задуманного, что его хватило на десятилетия. Ведь, подумав только, еще в разгаре война, все подчиненно лозунгу «Все для фронта!», каждая пара рук на счету, а люди думают о завтрашнем мирном дне», — писал Р. Е. Алексеев.

Автор скоростной революции водного транспорта — Р. Е. Алексеев — сделал Россию родиной крылатых судов и экранопланов и оставил ЦКБ по СПК богатый опыт по разработке и строительству кораблей с динамическими принципами поддержания. По проектам ЦКБ по СПК было построено более 8 тысяч судов раз-

ной модификации и назначения, накоплен огромный опыт их создания и эксплуатации. Воплощенные «в металле» суда на подводных крыльях и экранопланы позволили нашей стране прочно войти в число мировых лидеров в области скоростного судостроения.

Российские суда на подводных крыльях, спроектированные Ростиславом Евгеньевичем, отличаются конструктивное совершенство и надежность. Легендарные СПК «Ракета», «Комета», «Метеор» совершили в свое время настоящий прорыв и стали своеобразной визитной карточкой ЦКБ по СПК.

Сегодня основными работками предприятия являются высокоскоростные транспортные средства гражданского, двойного и военного назначения, исполь-



зующие различные принципы гидродинамического поддержания. Это суда на воздушной подушке и на подводных крыльях, суда с воздушной каверной на

днище и глиссеры с различной механизацией днища, транспортно-амфибийные платформы и экранопланы, не имеющие аналогов в мире.

Рекордный год

Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова в 2015 году обеспечил подготовку более 15 тыс. человек, что на 19,5% превышает показатель 2014 года.

Минувший год оказался для Морского УТЦ университета рекордным не только по объемам подготовки, но и по финансовым показателям привлечения в университет внебюджетных доходов, по модернизации технической базы и актуализации учебных программ.

Общие объемы обучения в центре, включая курсы переподготовки, повышения квалификации и другие виды предоставления образовательных услуг, выросли за год с 12 тыс. 925 до 15 тыс. 444 человек. Объемы конвенционной подготовки студентов и курсантов колледжа и института «Морская академия» в центре показали еще большую динамику — здесь рост составил 32%. Такие же результаты показал Мурманский филиал, внесший существенный вклад в итоговый успех минувшего года.

В 2015 году Морской УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова успешно прошел аудит американской танкерной компании Stolt Tankers и был выбран в качестве приоритетного подрядчика на услуги по тренажерной подготовке членов экипажей морских судов в Европейской части России.

Центр стал также членом Международной ассоциации морских подрядчиков (ИМСА), что важно для активной работы университета на рынке потребителей кадров — выпускников для индустрии морской нефти — и газодобычи.

В минувшем году Морской УТЦ продолжил подготовку иностранных специалистов и даже расширил возможности для их обучения. Центр обеспечивает подготовку специалистов из 23 стран. Так, в конце 2015 года курсы операторов ГМССБ (Глобальная морская система связи при бедствиях) для специалистов Береговой охраны Индонезии проводились центром на индонезийском языке.

Кроме того, совместно с ЗАО «Пиларн», финской компанией «Акер Арктик» и Университетом

города Котка (Финляндия) был проведен первый курс практической подготовки к плаванию в ледовых условиях с выходом слушателей в море на ледоколах и судах ледового класса.

В рамках Международной конференции по морскому образованию, организованной университетом, Центр по выживанию на море Морского УТЦ посетил генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Коджи Секимицу (с 1 января 2016 года должность генерального секретаря ИМО занял Китак Лим (Корея) — прим. ред.).

Разрабатывая учебные программы, специалисты Морского УТЦ учитывают потребности компаний, новые нормативные документы Минтранса России и международные тенденции. За год были разработаны и актуализированы учебно-методические комплексы по 21 учебной программе.

Так, впервые, совместно с Балтийским заводом, ЗАО «НАВИС» и компанией General Electric, были проведены курсы для сотрудников компании «Роснефть» по современным системам электродвижения судов. Кстати, именно в 2015 году университет подписал стратегическое соглашение о долгосрочном сотрудничестве с ОАО «НК «Роснефть».

В 2015 году Морской УТЦ разработал новые базы данных тестовых заданий для проверки и оценки знаний судовых электриков и мотористов, специалистов по транспортной безопасности.

Реализация научно-исследовательских работ и подготовка методических документов, выполненных Морским УТЦ, а также в кооперации с другими подразделениями университета в 2015 году позволила привлечь в вуз 16,6 млн руб. Следует отметить такие проекты, как проведение математического моделирования движения судов типа «Викинг Стар» от Золотых ворот до причалов набережной лейтенанта Шмидта, моделирование и обоснование увеличения па-



раметров судов, допускаемых для плавания на подходах и в акватории Многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка». Были определены условия безопасного движения судов по фарватеру и при заходе (выходе) к причалам Барочного бассейна Большого порта Санкт-Петербург, а также при швартовке больших контейнеровозов.

Разработан перечень специальностей, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации морских нефтегазопромысловых объектов и для работы на шельфе. Для подготовки этих специалистов будут организованы специальные курсы.

Большая работа в минувшем году была проведена по модернизации технической базы Морского УТЦ. Выполнены профилактические работы по ремонту и техническому обновлению бассейна Центра по выживанию на море.

При поддержке ПАО «Газпром нефть» модернизирован тренажерный комплекс для подготовки операторов СУДС (системы управления движением судов) и открыт новый тренажер для обучения персонала нефтяных танкеров и химовозов.

Особо следует отметить, что в процесс обучения Морского УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова введен крупнейший в России навигационный тренажерный комплекс, который позволяет проводить подготовку специалистов по плаванию в ледовых условиях на принципиально новом уровне, в соответствии с недавно принятым ИМО Полярным кодексом. Новая площадка — это совместный проект вуза и ФГУП «Крыловский государственный научный центр».

В минувшем году также был подписан контракт на приобретение нового тренажера динамического позиционирования. Введение его в эксплуатацию намечено на 2016 год.

Специалисты «Макаровки» приняли участие в работе подкомитета ИМО

Специалисты «Макаровки» приняли участие в работе подкомитета ИМО по человеческому фактору, подготовке моряков и несению вахты (НТВ), которая прошла с 1 по 5 февраля в Лондоне. Основными темами обсуждения стали меры по снижению рисков возникновения аварий, актуализация типовых учебных программ и корректировка нормативных требований и документов в соответствии с Манильскими поправками к Конвенции ПДНВ, окончательно вступающими в силу с начала 2017 года.

Это уже 3-я по счету сессия НТВ, первая состоялась в 2014 году и стала традиционным ежегодным мероприятием, проводимым Международной морской организацией. Специалисты «Макаровки» были в составе делегаций Российской Федерации и Международной федерации работников транспорта.

На заседании отмечалось, что основными причинами аварий на морском транспорте являются человеческий фактор и несовершенство системы обеспечения безопасности на море. В последнее время из-за повышения интенсивности работы морских судов и сокращения численного состава экипажей заметно выросла нагрузка на операторов, а уставший специалист может совершить ошибку. Участники сессии обсудили изменения, которые необходимо внести в руководство по снижению влияния усталости, чтобы минимизировать риски возникновения аварийных ситуаций.

По мнению специалистов, необходимо также продолжить работу по актуализации типовых курсов ИМО, которые являются рекомендованным стандартом

для морских образовательных организаций всего мира. Усовершенствование информации в ГИСИС, пересмотр Конвенции ПДНВ-Р и корректировка МКУБ также стали ключевыми темами работы подкомитета.

Особое внимание участники дискуссий уделили вопросам безопасности пассажирских судов, в том числе компетентности экипажей, подготовке моряков к действиям в чрезвычайных ситуациях, по организации эвакуации пассажиров и предотвращению паники. 3 февраля перед участниками сессии выступил Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун, который акцентировал внимание на роли морского судоходства в развитии международных экономических связей. «Нам ещё многое надо сделать для того, чтобы люди жили лучше. Сейчас каждая страна продает то, что у нее имеется в достатке и покупает то, чего у нее нет, а соединяет эти страны — мировое судоходство», — отметил он. По словам Пан Ги Муна, несмотря на кризисы и сложные ситуации морская торговля и развитие портов имеют важное значение, а значит, нам надо повышать роль морских профессий.

«В море — дома»: профессия, призвание, судьба

В «Макаровке» прошел заочный фотоконкурс «В море — дома» для курсантов и студентов ГУМРФ, осуществляющих плавательную практику и участвующих в яхтенных походах. Основными задачами конкурса стали повышение престижа морских профессий, мотивация курсантов к успешному прохождению практики.

160 конкурсных работ в номинациях «Пейзаж», «Портрет»/«Селфи», «Документальное фото», «Фотоохота» представили курсанты университета, Котласского, Беломорско-Онежского (Петрозаводск) филиалов ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, Арктического морского института имени В. И. Воронина (Архангельск), Котласского речного училища.

В январе 2016 года к конкурсу присоединились сотрудники ком-

пании «Совкомфлот» и ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Они представили свои работы.

4 февраля 2016 года в 16.00 в Санкт-Петербургском офисе группы компаний «Совкомфлот» состоялось открытие выставки лучших фоторабот конкурса «В море — дома». Со словами приветствия перед сотрудниками компании «Совкомфлот», сотрудниками и курсантами выступили директор учебно-тренажерного центра ПАО «Совкомфлот», член

попечительского Совета ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова И. И. Панков и ректор университета С. О. Барышников.



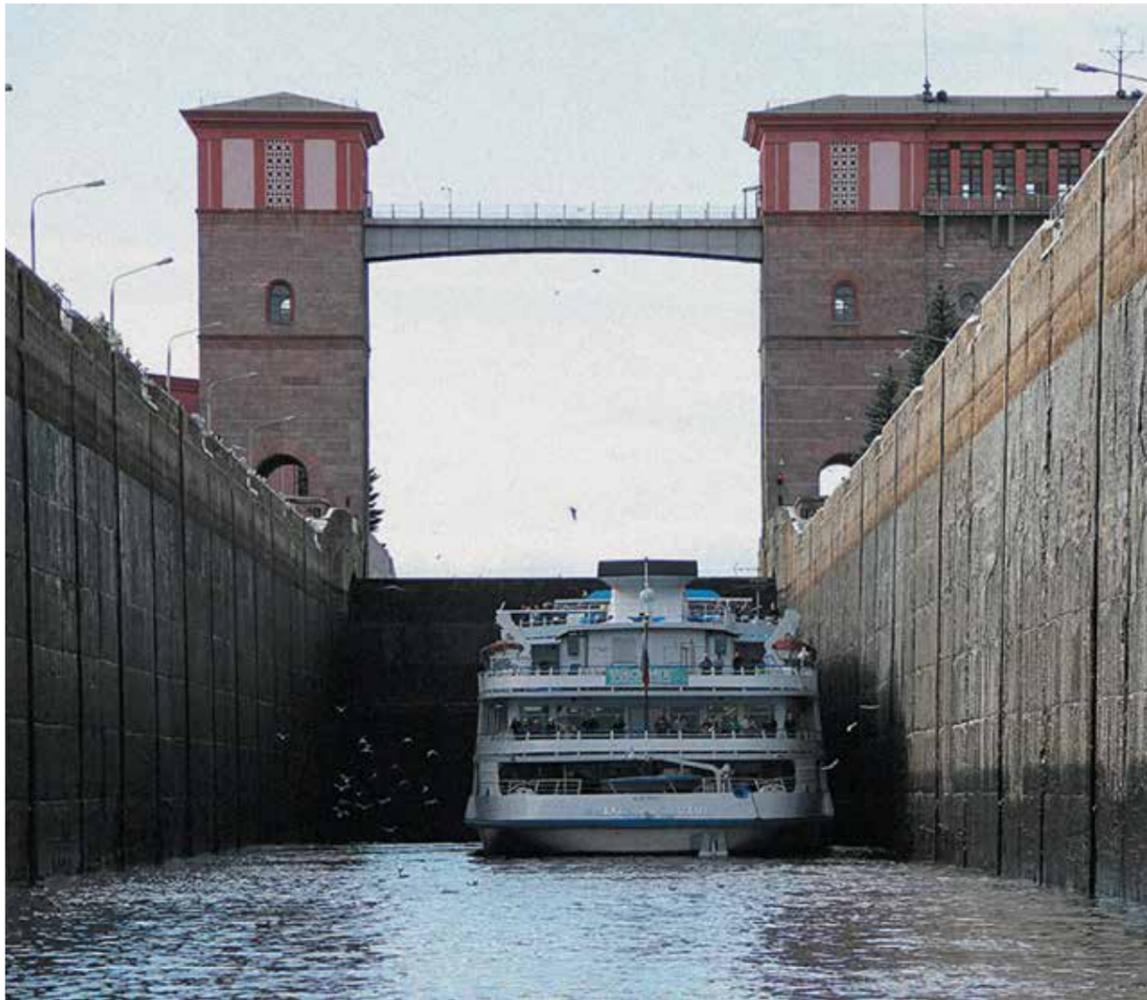
Программа развития «Корабелки» на 2015 год оценивается в 72,3 млн руб.

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ) в 2015 году вложил в выполнение программы стратегического развития 72,3 млн руб. Об этом сообщил первый проректор вуза Владимир Тряскин на первом в 2016 году заседании Ученого совета «Корабелки». В частности, модернизация образовательного процесса составила 1 млн руб. В модернизацию научно-исследовательского процесса и инновационной деятельности вложено 54,1 млн руб.

Из внебюджетных средств вуза на развитие кадрового потенциала и формирование контингента направлено 3,7 млн руб.

Модернизация инфраструк-

туры университета потребовала 12 млн руб. Затраты на совершенствование организационной структуры вуза и повышение эффективности управления составили 1,5 млн руб.



Реконструкция Канала имени Москвы продолжается

Ярославские судостроители участвуют в реконструкции Канала имени Москвы. Они же ведут ремонтные ра-

боты на Рыбинском гидроузле. Оборудование для реконструируемых шлюзов Рыбинского гидроузла поставит в 2016 году

«Ярославский судостроительный завод». Первые шлюзовые работы будут готовы в мае.

Начало, окончание на стр. 9

Совместный проект «Роснефти» и Pietro Barbaro

«Роснефть» и Pietro Barbaro подписали меморандум о взаимопонимании, который предусматривает совместный анализ рабочими группами двух компаний возможных форматов организации совместного предприятия в области международных морских перевозок.

Ожидается, что подписанные юридически обязывающих документов по формированию сделки, в случае одобрения компаниями итогов анализа, состоится в течение 2016 года.

Стороны высоко оценивают перспективы реализации проекта ввиду значительного синергетического эффекта от подобного альянса в области международных перевозок нефти и нефтепродуктов: «Роснефть» является одним из глобальных лидеров по добыче и переработке углеводородов, а Pietro Barbaro — давний партнер «Роснефти» и ведущая компания в области танкерных перевозок, владеющая как собственным флотом, так и обширными компетенциями в сфере морской логистики и хранения углеводородов.

Напомним, что российское совместное предприятие ОАО «НК «Роснефть», ООО «Сбербанк Инвестиции» и Pietro Barbaro S.p.A.

1 сентября 2015 года закрыли сделку в отношении приобретения СП судоходных активов Группы Pietro Barbaro в Российской Федерации (100% группы «Прайм Шиппинг»).

«Прайм Шиппинг» — один из лидеров российского рынка речных перевозок нефти и нефтепродуктов, обладающий самым «молодым» речным флотом (28 современных речных танкеров, барж и буксиров). В настоящий момент деятельность компании «Прайм Шиппинг», главным образом, сосредоточена на транспортировке нефтепродуктов «Роснефти» по внутренним водным путям Российской Федерации и прилегающим морям.

За время взаимодействия с предприятиями «Роснефти» флотом «Прайм Шиппинг» перевезено более 11 млн тонн нефтепродуктов Саратовского НПЗ и Самарской группы НПЗ.

На сегодняшний день «Прайм Шиппинг» владеет и оперирует

самым современным речным флотом в РФ средним возрастом около 6 лет, построенным на российских и зарубежных верфях в период 2004–2012 годов. В собственности «Прайм Шиппинг» находятся 18 речных танкеров дедвейтом от 5 тыс. до 7,5 тыс. тонн, а также 5 баржебуксирных составов. В дополнение к собственному флоту «Прайм Шиппинг» оперирует 5-ю судами сторонних компаний, в том числе танкерами, баржами и судном снабжения.



Отраслевую Подкомиссию РСПП возглавил Роман Троценко

Состоялось первое заседание Подкомиссии РСПП по морскому и речному транспорту и портовой индустрии.

В структуре рабочих органов Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) произошли организационные изменения в транспортном блоке. После назначения Олега Белозерова президентом ОАО «РЖД», он также занял кресло председателя Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре.

В результате объединения Подкомиссии РСПП по морскому, речному транспорту и развитию транспортной инфраструктуры и Подкомиссии РСПП по портовой индустрии и взаимодействию транспорта с грузовладельцами была образована Подкомиссия РСПП по морскому, речному транспорту и портовой индустрии. Подкомиссию возглавил Председатель Совета директоров ООО «Южный порт» Роман Троценко.

Первое заседание новой отраслевой Подкомиссии состоялось



28 января 2016 года. На заседании были рассмотрены организационные вопросы деятельности Подкомиссии, план работы на 2016 год, подготовлены предложения для Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре по совершенствованию государственного регулирования на морском и речном транспорте.

Пассажирским перевозкам — новый ГОСТ

25 декабря 2015 г. в целях соответствия отдельных положений национального стандарта интересам национальной экономики и материально-технической базы подписан приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии об утверждении изменения 1 к ГОСТ Р

56221–2014 «Туристские услуги. Речные круизы. Общие требования». Изменения были подготовлены при активном участии членов Российской палаты судоходства и соответствуют существующей практике осуществления туристических перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации.

Паромных пассажиров ждут без виз

Безвизовыми для паромных пассажиров могут стать порты Мурманск, Архангельск и Зарубино.

Министерство культуры России подготовило проект постановления правительства России, в соответствии с которым вносятся изменения в перечень портов, через которые допускается въезд в Российскую Федерацию иностранных граждан и лиц без гражданства, прибывающих в Российскую Федерацию в туристических целях на пароме, имеющих разрешения на пассажирские перевозки. В част-

ности, перечень предлагается дополнить портами Мурманск, Архангельск и Зарубино.

Напомним, в перечень портов для безвизового въезда иностранных граждан на пароме входят Большой порт Санкт-Петербург, Владивосток (Приморский край), Выборг (Ленинградская область), Калининград, Корсаков (Сахалинская область), Новороссийск (Краснодарский край), Пассажирский порт Санкт-Петербург, Сочи (Краснодарский край).



Роль Москвы-реки в структуре города.

Планы Москвы: две паромные пассажирские переправы

Паромные пассажирские переправы могут появиться в районе Нагатинского затона и между берегами Химкинского водохранилища. Проект прорабатывается НИИПИ Генплана Москвы.

В частности, в рамках «Концепции градостроительного развития территорий, прилегающих к Москве-реке» (в границах территории Москвы) предлагается организация паромной переправы между существующей пассажирской пристанью «Кленовый бульвар» в районе Нагатинского затона и предлагаемыми к строительству новыми пассажирскими причалами в районе Южного порта и общественного центра на набережной (ОЦ) «Печатниковские ворота». Также в рамках «Концепции градостроительного развития территорий, прилегающих к Химкинскому водохранилищу», предлагается организация пассажирской паромной переправы между берегами водохранилища (пристань Северного Речного вокза-

ла—причал «Захарково»). Для организации данного маршрута необходимо реконструировать существующие причалы, обустроив их для паромной переправы. Предложения по парому поддержаны департаментом транспорта Москвы.

Строительство пассажирского причала в ОЦ «Печатниковские ворота» запланировано на первую очередь реализации концепции градостроительного развития территорий, прилегающих к Москве-реке (до 2020 года), а в Южном порту — на третью очередь (до 2035 года). Организацию паромной переправы на территориях, прилегающих к Химкинскому водохранилищу, планируется реализовать в первой очереди концепции их градостроительного развития — до 2020 года.

Реконструкция столичных набережных начнется в 2016 году

В 2016 году Москва начинает масштабную программу по реконструкции и благоустройству набережных Москвы-реки. Работы начнутся в Тушино недалеко от стадиона «Открытие арена», на территории бывшего завода ЗИЛ, на Краснопресненской набережной и в «Лужниках», передает «Москва 24».

Как сообщил ранее главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов, «обустройство столичных набережных будет вестись по новым техническим стандартам, которые представляют собой технические решения, влияющие на эксплуатацию, на очистку, дренаж и т.д.». При этом обустройство каждой территории будет вестись по индивидуальным проектам.

«В этом году мы переходим от разработки проектов по развитию территорий вдоль Москвы-реки к практической реализации. На ряде крупных набережных начнутся активные строительные работы», — рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин.

Кроме того, в ближайшие годы через Москву-реку планируется построить 24 моста. Часть из них будут автомобильными, часть — пешеходными. По словам Хуснулина, одним из первых появится

мост в Марьино. Он соединит Шоссеюную улицу и Каширское шоссе. Планы по строительству новых мостов на юге Москвы связаны с реализацией крупных проектов: реорганизацией промзоны ЗИЛ и созданием парка развлечений в Нагатинской пойме, который будет посвящен героям отечественных и зарубежных мультфильмов.

Напомним, что протяженность Москвы-реки в пределах городской черты составляет 83 км. Общее количество мостов (железнодорожных, автомобильных, пешеходных) на сегодняшний день достигает 45. Среднее расстояние между транспортно-пешеходными мостами на сегодняшний день не превышает 3400 м. На данный момент проектируется 16 новых мостов.

Стратегически Москва-река делится на несколько больших «рек». Это деление как природное, так и обусловленное многовековым влиянием города.

Назван «Лучший речной круиз»

В Москве подвели итоги конкурса на получение Всероссийской туристской премии «Маршрут года-2015», который поддержан Федеральным агентством по туризму.

В номинации «Лучший речной круиз» победителем был признан «Удивительный круиз по островам на теплоходе класса люкс». Круиз на теплоходе «Александр Грин» стартует в Москве и проходит по самым удивительным местам России, с посещением экологически чистых островов Пеллосари и Коневец.

Всероссийская туристская премия «Маршрут года» учреждена в Воронеже в 2014 году. В 2015 году на конкурс поступило 409 проектов из 70 регионов страны, в финале Всероссийской туристской премии «Маршрут года» был представлен 121 проект из 34 регионов страны.

Индустрия речных круизов находится на подъеме

Индустрия речных круизов, в первую очередь внутренних, находится в данный момент «на подъеме», причем настолько, что проекты строительства новых пассажирских судов действительно могут быть осуществимы. «Внутри России мы ожидаем реального роста количества новых туристов. В прошлом году увеличение российского турпотока на речных круизах составило 15%, по итогам 2016 года предполагаем рост еще минимум на 20%», — сообщил Андрей Смолин, коммерческий директор круизного туроператора «ВодоходЪ». По его словам, такие прогнозы были сделаны на основе предварительных броней и оплат, причем предполагается, что в турпотоке этого года будет очень велик процент новых клиентов.

Те же тенденции подтверждает и более осторожный прогноз от «Инфофлота». «Мы ожидали серьезного роста спроса в прошлом году, когда намечался тренд на подъем внутренней туристской отрасли, несмотря на общие усилия игроков рынка, в частности, компаний-участников «Речного альянса», бума не произошло. В связи с кризисными явлениями в экономике, не-

смотря на остающиеся предпосылки к увеличению спроса на туры внутри страны, мы ожидаем роста спроса на речные круизы около 10%. Ранние продажи этому прогнозу соответствуют, ждем массовых продаж ближе к весне», — рассказал гендиректор круизного оператора «Инфофлот» Александр Сахаров. — На 5–10% подросли и цены. Конечно, это ниже инфляции. Но если мы поднимем расценки адекват-

но реальным расходам, то можем остаться без клиентов. И все же стоимость круизов придется постепенно поднимать», — дополнил он.

«Сегодня, на волне роста спроса на внутренний туризм в целом, и на речные круизы в частности, строительство новых судов становится еще более актуальным: высококлассный продукт будет реально востребован. Кроме того, сам факт появления новых тепло-

ходов заметное повышение спроса на теплоходы класса люкс — таких, как «Александр Грин» и «Княжна Виктория». Заранее места на них берут постоянные клиенты, хорошо работает и «сарафанное радио». Как всегда, прежде всего раскупают круизы на майские праздники, затем — на несколько выходных дней, приуроченных к 12 июня, и новинки сезона. «В этом году открыли новый маршрут Москва—Медвежьегорск на четырехпалубном теплоходе «Михаил Булгаков». Изюминка круиза в том, что два дня и одну ночь пассажиры проведут на Соловецких островах. Из Медвежьегорска на автобусах доведем их до Белого моря, отсюда — теплоходом на Большой Соловецкий остров», — объяснила г-жа Гончарова. Она подчеркнула, что туристы впервые получили возможность отправиться в путешествие с посещением Соловков на большом комфортабельном судне.

стоит 10 000 руб. — в 1,5–2,5 раза дороже, чем на других лайнерах.

Популярностью пользуются маршруты Москва — Санкт-Петербург с остановками на Валааме, Кижях, Коневце и других островах. Также первый раз теплоход «Александр Грин» пойдет по Оке. Эксклюзивным круиз делает тот факт, что в рейс по одной из красивейших российских рек выйдет современный трехпалубник, хотя до этого ходили только старенькие двухпалубные суда. «Прогноз по сезону хороший. Есть оживление и со стороны иностранных рынков. Многие агентства, ранее занимавшиеся выездным туризмом, сейчас обращаются к нам с просьбой предоставить материалы по большому круизам», — заключила Светлана Гончарова.

Руководитель московского подразделения компании «Ника» Светлана Тимонина рассказала, что впервые за много лет туроператор возрождает маршруты по сибирским рекам. «В навигацию 2016 года по Амуру, Енисею, Оби и Иртышу пойдут три комфортабельных теплохода. Спрос есть, хотя пока мало кто знает об этих круизах», — сказала она. По Амуру маршруты стартуют с середины лета, по остальным рекам — с начала июня. Высоко востребованы круизы на небольших судах «Таежный» и «Куприян». На последнем два маршрута целиком выкуплены корпоративными клиентами. (По материалам РТА-ньюс)



По оценкам туроператоров-речников, в 2015 г. российские круизные компании перевезли примерно 550 000 российских и иностранных туристов

отличным информационным поводом и даст толчок в развитии всей индустрии речного отдыха», — резюмировал Андрей Смолин.

В компании «Мостурфлот» продажи круизов выросли до 15%, в то время как год назад рост по отношению к 2014 доходил до 25%. Заместитель генерального директора Светлана Гончарова

Грин» (построен в 2012 г. с использованием донорского теплохода) и «Княжна Виктория» (полностью модернизировано в 2011 г.), сообщила Светлана Гончарова. На них и самый высокий спрос, причем, день тура

Гендиректор МРП Константин Анисимов:



«Необходимо построить около 10 пассажирских теплоходов»

— В ближайшие годы необходимо построить около 10 пассажирских теплоходов.

Учитывая, что суда класса река-море на 20–25% дороже чисто речных, флот необходимо строить разный. Определенное количество судов можно построить только для линии Москва — Санкт-Петербург — она является наиболее популярной. Для этих целей спроектировано судно длиной 180 м, рассчитанное на 500 пассажиров. Также необходимо некоторое количество судов для сибирских рек, так как сегодня на Енисее и Оби практически не осталось современных судов (есть только два судна на реке Лена).

Для строительства пассажирского флота Россия располагает необходимыми верфями: завод «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде, «Лотос» в Астрахани, «Верфь братьев Нобель» в Рыбинске и другие. Эти предприятия оборудованы всем необходимым, чтобы строить пассажирские суда.

В среднем срок строительства судна составляет два года. Его

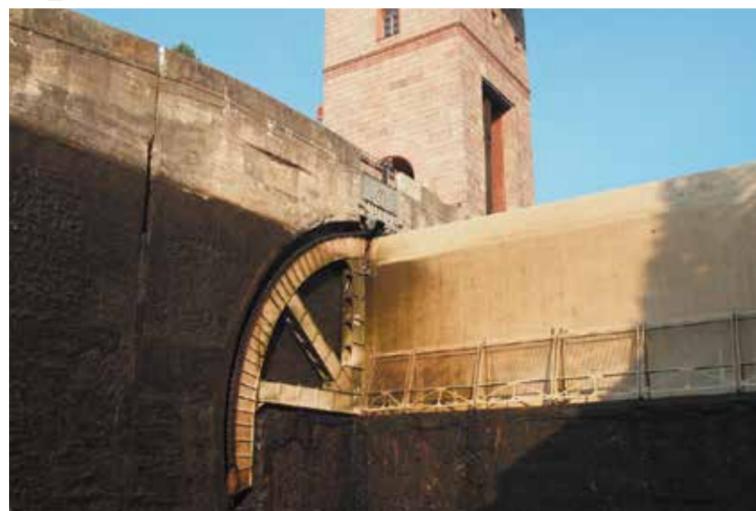
можно сократить до 1,5 лет при строительстве серий до 20 судов.

Планируется, что, как минимум, 90% суммы финансирования строительства флота государство выделит в виде лизинга (компенсирует ставки по кредитам и лизингу). Кроме того, мы рассчитываем, что к 2017 году заработает программа утилизационного гранта.

Советское судостроение было ориентировано на военный и рыболовный флот, круизных теплоходов в СССР построили всего два — в 1957 году. Поэтому круизные лайнеры СССР покупал в Европе. Сейчас в России осталось около сотни круизных теплоходов. Но половина флота на грани износа, из-за этого он ежегодно сокращается примерно на 10%.



Реконструкция Канала имени Москвы продолжается



Окончание, начало на стр. 7

Оборудование для реконструируемых шлюзов Рыбинского гидроузла поставит в 2016 году «Ярославский судостроительный завод». Заказ на изготовление створов шлюзовых ворот разместила «Строительная компания Сталь», ведущая работы на шлюзах № 11 и 12 Рыбинского гидроузла, расположенного в п. Переборы Рыбинского района Ярославской области.

Все работы будут выполнены в два этапа. Так, в мае текущего года заказчик получит 1-й комплект — ворота для камеры шлюза № 12 Рыбинского гидроузла, в августе — 2-й комплект — ворота для камеры шлюза № 11 Рыбинского гидроузла.

Общий габарит металлоконструкции — 32х11 м, масса — 256 тонн.

Работы проводятся в рамках реализации комплексного масштабного проекта реконструк-

ции объектов инфраструктуры Канала имени Москвы (ФЦП «Развитие транспортной системы России»).

Первым заказом судостроительного предприятия в 2010 году в рамках федеральной программы стало изготовление шлюзовых ворот для гидроузла Углича. Была изготовлена металлическая конструкция с габаритными размерами 34х9х1,8 м, состоящая из полотнища весом 160 тонн и двух секторов весом по 11 тонн каждый. Ворота в срок были оттранспортированы заказчику и смонтированы в Угличском гидроузле.

В период с 2011 по 2013 годы в цехах «Ярославского судостроительного завода» были изготовлены и отгружены заказчику в соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России» различные крупногабаритные металлоконструкции для гидроузлов Фаустово, Северка, Андреевка, Трудкоммуна, Рыбинск и Кузьминск.

«Вымпел» ищет партнеров

Правительство Ярославской области и судостроительный завод «Вымпел» подписали соглашение о социально-экономическом партнерстве. Комментируя подписанный документ, губернатор Сергей Ястребов отметил: «Правительство Ярославской области заинтересовано в стабильности предприятий — от их успешной работы и прибыли зависит социально-экономическая обстановка в регионе. Сегодняшнее соглашение заключено в целях сотрудничества и направлено на улучшение инвестиционного климата в нашей области, устойчивое развитие ее экономики, решение социальных задач».

Судостроительный завод «Вымпел» специализируется на выпуске средне- и малотоннажных морских и речных судов военного и гражданского назначения. На предприятии трудится около 1300 человек. Годовой объем производства превышает 11 миллиардов рублей. Кроме строительства крупнотоннажных кораблей, морских и речных пассажирских судов на подводных крыльях на предприятии создают большие гидрографические суда для Министерства обороны Российской Федерации и производят комплектующие для строительства лицензионных ракетных катеров в интересах ОАО «Рособоронэкспорт».

В настоящее время предприятие активно развивает производственную площадку для гражданского судостроения. Сейчас завод вкладывается в разработку современного пассажирского

судна на подводных крыльях и уже освоил производство композитных катеров.

Композитный цех на предприятии построили всего за год. Сотрудники прошли обучение в Финляндии, там же закуплены матрицы для изготовления катеров. По оценке финских специалистов, качество рыбинской продукции ничем не уступает оригиналу и полностью соответствует европейским стандартам.

Особая тема судостроителей «Вымпела» — строительство «Кометы 120М» — пассажирского судна на подводных крыльях. Оно стало первым, строящимся в нашей стране после более чем 20-летнего перерыва. К сожалению, за прошедшее время часть технологий оказалась утрачена. К тому же, изменились требования по безопасности и комфорту пассажиров, многое пришлось дорабатывать, поэтому процесс производства занял больше

времени, чем предполагалось изначально.

По информации представителей администрации предприятия, на сегодняшний день полностью сформирован корпус судна, проведены испытания корпуса на герметичность и непроницаемость. Сейчас заканчивается формирование рубки. Крыльевое устройство для «Кометы» создано в металле, ведутся работы по грубой шлифовке, готовится полировка. Также идет подготовка корпуса для проведения малярно-изоляционных работ. Верх палубы клепанный, чтобы обеспечить подвижность корпуса и предотвратить повреждения при сильном волнении на море.

Водоизмещение судна составит 73 тонны. За один рейс «Комета» сможет перевезти 120 человек со скоростью примерно 60 километров в час.

Торжественная закладка «Кометы» состоялась еще в 2013-



м году, на ней присутствовал министр транспорта Максим Соколов. Однако, до сих пор неизвестно, когда «Комета» будет спущена на воду. Чтобы закончить все работы, «Вымпелу»

необходимо найти заказчика. Пока предприятие вкладывает в разработку и создание инновационного судна на подводных крыльях только собственные средства.



Трансграничная инфраструктура России

Всероссийская научно-практическая конференция «Трансграничная инфраструктура России», организованная Московской государственной академией водного транспорта, Институтом географии РАН и Федеральным агентством по обустройству государственной границы Российской Федерации, прошла в Москве 11 февраля.

В конференции приняли участие специалисты и эксперты разных специальностей: исследователи, представители федеральных органов исполнительной власти: Ространснадзора, Министерства экономического развития, Министерства транспорта, Федеральной таможенной службы, Пограничной службы ФСБ России, Роспотребнадзора,

Россельхознадзора, а также администраций приграничных субъектов.

В ходе работы обсуждались меры по повышению эффективности функционирования пунктов пропуска через государственную границу, информационно-аналитическое обеспечение приграничных взаимодействий. Участниками рассматривались такие темы, как

«Международные транспортные коридоры и основные направления развития трансграничных взаимодействий: ограничения транспортной инфраструктуры» и «Проектирование, строительство и оснащение пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Подходы к созданию автоматизированной информационной системы «единое окно».

Проекты в интересах транспортной отрасли

Преподаватели и руководители кафедр Московской госакадемии водного транспорта и Московского госуниверситета путей сообщения провели первое рабочее совещание в рамках соглашения о сотрудничестве двух отраслевых вузов Минтранса России.

На встрече, которая прошла в зале Ученого совета МГУПС, присутствовали сотрудники, работающие в таких приоритетных научных направлениях как «Мультимодальные перевозки и ав-

томатизация транспортных процессов», «Экологическая безопасность», «Двигательное строительство и исследования в области металлов», «Фотоника» и «Информационная безопасность».

По результатам совещания было принято решение о разработке и реализации совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в интересах транспортной отрасли страны.

НОВОСТИ АКАДЕМИИ

Судоводители и электромеханики получили дипломы

В Московской государственной академии водного транспорта состоялась торжественная церемония вручения дипломов выпускникам по специальностям: «Судовождение», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

Дипломы девятнадцати выпускникам факультета Судовождения и эксплуатации флота вручил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай.

Поздравляя выпускников, он отметил, что внутренний вод-

ный транспорт — это один из самых перспективных видов транспорта, поэтому профессия судоводителей особенно важна и востребована.

Выступая перед выпускниками, и.о. ректора академии Александр Галай сказал: «Ничто не дается так дешево и не ценится

так дорого, как знания, — сказал он. — Цените их, знания помогут вам при управлении судами в море, когда именно от вас будет зависеть жизнь и здоровье людей».

Также выпускников поздравили преподаватели, руководство и председатель совета ветеранов МГАВТ Леонид Деренков.



Где жить студенту

Иногородние курсанты МГАВТ составляют примерно две трети от общего числа обучающихся в вузе, при этом с 2014 года ощущается дефицит мест в общежитиях. Как сообщил начальник службы эксплуатации зданий академии Владимир Серебряный, в программе модернизации имущественного комплекса вуза отмечается, что с учетом прогнозируемого роста контингента обучающихся к 2020 году необходимо построить общежитие на 250 мест, к 2025 году — на 450 мест.

Данным потребностям удовлетворяет проект реконструкции существующих сооружений, который предусматривает возведение надстройки над основным зданием общежития, а также модернизацию уже имеющихся помещений. В результате пространство комнат

значительно расширится вплоть до возможности установки отдельных санузлов в каждой из них (для сравнения: сейчас на каждом этаже общежития расположены по две общие душевые с туалетными комнатами). Руководство вуза планирует начать реализацию проекта рекон-

струкции в 2018 году.

Создание комфортных социально-бытовых условий проживания обучающихся — одно из важнейших направлений деятельности вуза по повышению эффективности образовательного процесса в целом, отмечают в руководстве МГАВТ.

Сохранить чистоту Арктики

Общероссийское движение поддержки флота инициировало проведение круглого стола на тему «Историческое и современное значение открытия Антарктиды великими русскими мореплавателями в 1820 году в контексте развития морских, авиационных, других транспортных коммуникаций, науки, образования и экономики».

В мероприятии, которое прошло на базе Московского авиационного института, приняли участие начальник антарктической станции Новолазаревская 59-й Российской антарктической экспедиции 2013–2014 гг. Михаил Бугаёв, адмирал, заместитель Главнокомандующего ВМФ России 1991–1999 гг. Иван Васильев, Герой России, заслуженный летчик-испытатель Рубен Есаян.

В ходе мероприятия состоялось выступление первого заместителя руководителя администрации

Северного морского пути Федерального агентства морского и речного транспорта Николая Монько.

В своем выступлении Николай Афанасьевич подчеркнул, что сегодня одна из наиболее значимых задач — сохранение чистоты Арктики и Антарктиды. «Для достижения этой цели, — добавил он, — в настоящее время разрабатываются соответствующие законы, регламентирующие правила и требования к судам, их оборудованию и подготовке командного состава».

Здравствуй, Антарктида!

В Музее современной истории России состоялась лекция «Здравствуй, Антарктида! К 60-летию первой Советской экспедиции в Антарктику».

Советская антарктическая экспедиция была организована в 1956 году для подготовки к Международному геофизическому году (1957). Она состояла как из сезонных, так и из зимующих научно-исследовательских отрядов в Антарктиде. Перед учёными стояли следующие задачи: изучение атмосферных процессов в Антарктиде и влияние их на общую циркуляцию воздушных масс Земли, выявление основных закономерностей перемещения антарктических вод, составление физико-географического описания всего региона и ледников, геологическая характеристика района, а также создание научной станции на побережье материка и организация базы в его центральной области.

30 ноября 1955 года из порта Калининград в первый антаркти-

ческий рейс отправился флагман экспедиции — дизель-электроход «Обь» под командованием И. А. Мана.

В начале января 1956 года судно подошло к побережью моря Дейвиса, где начались поиски подходящего места для организации базы наземными группами и с воздуха. 14 января такое место было найдено в районе острова Хасуэлл на материковом льду и скалах на высоте 35 метров над уровнем моря в точке с географическими координатами 66°33' южной широты и 93°01' восточной долготы.

На этом месте 13 февраля 1956 года состоялось торжественное открытие первой советской антарктической станции «Мирный», которая по сей день является главной базой российских антарктических исследований.

Земля Франца-Иосифа в кадре документалистов

В Штаб-квартире Русского географического общества в Москве в рамках Молодёжного кино клуба состоялась показ документального фильма «Земля Франца-Иосифа». Гости кинопоказа встретились с автором проекта — Энриком Сала, учёным-экологом, членом-корреспондентом National Geographic и организатором морских экспедиций.

Фильм «Земля Франца-Иосифа» был создан в 2013 году в рамках проекта «Первозданные моря», организованного National Geographic совместно с национальным парком «Русская Арктика» при поддержке Русского географического общества.

Об особенностях самых северных российских островов, а также о том, как проходили съемки фильма, участники встречи узнали из первых уст — от автора проекта, Энрика Сала.

Почетным гостем показа стал доктор биологических наук, профессор МГУ, член Медиа-совета РГО, телеведущий Николай Николаевич Дроздов, который

озвучивал русскую версию этого фильма. Он поделился с участниками мероприятия своим опытом экспедиций и путешествий и рассказал о том, как дважды бывал на Земле Франца-Иосифа по пути на Северный полюс.

Проект «Первозданные моря» длится пять лет. Его целью является поиск, исследование и охрана последних нетронутых мест в Мировом океане. Каждая из предпринятых экспедиций проходила в труднодоступных местах земного шара, вдали от известных туристических маршрутов. В рамках проекта состоялись экспедиции на острова Лайн, Кокосовые, Сала и Гомес, Пасхи, Питкэрн, Габон и Десвентурадос.



С Днем защитника Отечества!

*Дорогие моряки и речники!
Примите искренние поздравления
и добрые пожелания с 23 февраля.*

Этот праздник для флотских людей преисполнен особого значения. Как от поколения к поколению переходит память о подвигах и героизме наших воинов, так от капитанов на судах и наставников в учебных заведениях курсантам передаются славные традиции российского флота и морского братства.

Водники привыкли ставить интересы общественные и государственные выше личных и не понаслышке знают значение слов «честь» и «долг». Многие встречают этот праздник на боевом посту, на капитанском мостике, в машинном отделении, в учебном классе.

На ближних и дальних рубежах нашей страны речники и моряки защищают интересы России на военном и торговом флоте. Пусть же ваши будни будут мирными и продуктивными! Пусть все рейсы завершаются счастливым возвращением в родную гавань, к семье и друзьям!

Крепкого флотского здоровья, благополучия и счастья вам и вашим близким!

Редакция газеты
«Водный транспорт Дон».

Январь во льдах

В морские порты Азовского моря в период ледовой навигации по состоянию на 1 февраля обеспечена ледокольная проводка 730 судов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил руководитель Бассейновой комиссии по организации ледокольной проводки судов в порта Азовского моря, и.о. руководителя ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафоничев. Начало, окончание на стр. 4

Пароходство удержало планку

Азово-Донское пароходство (АДП) в 2015 году сохранило объем перевозок на уровне 2014 года. Об этом сообщила пресс-служба транспортной группы.

Морскими и речными судами транспортной группы «Азово-Донское пароходство» в 2015 году было перевезено 3,5 млн тонн различных грузов, что соответствует уровню 2014 года. В объеме перевезенных грузов преобладали зерновые (43%) и строительные (26%) грузы, уголь (14%) и сера (13%).

На фоне общего падения грузооборота на внутренних водных путях Азово-Донского

бассейна на 39% (до 8,7 млн тонн) в связи с аномально низкой водностью на Нижнем Дону судоходные компании Азово-Донского пароходства смогли сохранить грузопотоки. При этом объем речных перевозок ОАО «Донречфлот» вырос на 33% — до 1 млн 150 тыс. тонн грузов.

Маршруты движения флота Азово-Донского пароходства проходят через российские порты Ростов-на-Дону, Усть-Донецк,

Азов, Таганрог, Ейск, Кавказ, Астрахань, Бузан, а также морские порты Турции, Греции, Ливана, Сирии, Египта, Израиля.

Стивидорные компании Азово-Донского пароходства по итогам 12 месяцев 2015 года обеспечили перевалку 3 млн 139 тыс. тонн различных грузов, что на 22% ниже уровня 2014 года. При этом крупнейшая стивидорная компания АДП — ООО «Ростовский универсальный порт» — увеличила объем пере-

валки на 3%, до 1 млн 410 тыс. тонн грузов, обеспечив выполнение плана в максимально сложных условиях рынка.

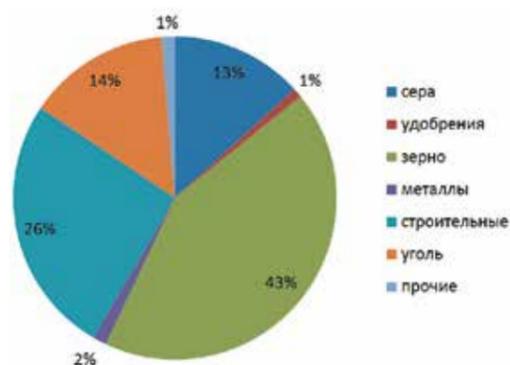
В номенклатуре грузооборота стивидорных компаний преобладали строительные грузы (30%), уголь (22%), сера (13%) и металлолом (7%).

Снижение объемов перевалки обусловлено вводимыми на внутренних водных путях ограничениями по осадке судов, вынужденным ранним закрытием навигации на Северском Донце (на 3 месяца раньше срока) и переориентацией грузов в другие

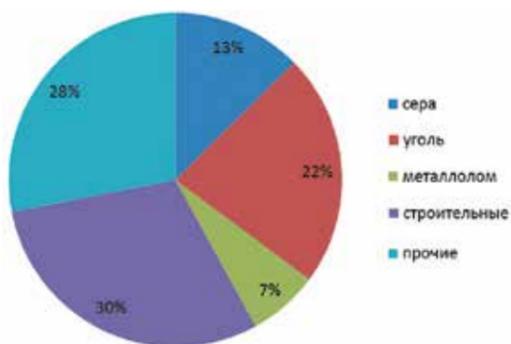
регионы в связи с маловодностью на Нижнем Дону.

Азово-Донское пароходство — транспортная группа, созданная в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные, логистические и девелоперские компании. Бизнес-группа имеет стратегическое для государства значение, о чем свидетельствует строительство Ростовского универсального порта в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы».

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ ГК АДП
ЗА 12 МЕС 2015 Г. (ДОЛЯ)



ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ ГК АДП
ЗА 12 МЕС 2015 Г. (ДОЛЯ)





Январь во льдах

Окончание, начало на стр. 3
Период ледокольной проводки в портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог начался с 00-00 мск 31 декабря 2015 года, ограничения по режиму ледового плавания были введены с 00-00 мск 4 января 2016 года. В порту Ейск ледокольные проводки начались с 00-00 мск 2 января 2016 года, ограничения по режиму ледового плавания были введены с 00-00 мск 4 января 2016 года.

В морской порт Ростов-на-Дону за отчетный период проведено 360 судов в составе 44 караванов: на вход 173 судна в составе 21 каравана и на выход 187 судов в составе 23 караванов.

В морской порт Азов обеспечена ледокольная проводка 197 судов в составе 44 караванов: 96 судов в составе 21 каравана на вход и 101 судна в составе 23 караванов на выход.

В морской порт Таганрог было проведено 75 единиц флота в составе 31 каравана, в том числе зашло в порт 39 судов в составе 15 караванов, под проводкой ледокола проследовало из порта в Азовское море 36 судов в составе 16 караванов.

В морской порт Ейск было заведено 52 судна в составе 10 караванов, вышло из порта под проводкой ледокола 46 единиц флота в составе девяти караванов. Всего была обеспечена ледокольная проводка 98 судов (19 караванов).

В Администрации морских портов Азовского моря уточнили, что в портах Темрюк и Кавказ ледокольные проводки не производились.

«Метеорологические условия января 2016 года в Азовском море можно характеризовать как умеренные. Имели место два похолодания в первой и третьей

декаде января. Первая «волна холода» обусловила первоначальное замерзание Таганрогского залива. Во второй декаде лед постепенно разрушался, температура воздуха колебалась около 0 градусов по Цельсию. В третьей декаде несколько дней с температурой воздуха -13 ... -18 по Цельсию привели к тому, что лед в Азовском море на маршруте движения ледокольных караванов распространился до параллели 46°30' северной широты. Толщина льда достигает 20 см. В сложившихся условиях ледокольные проводки осуществлялись регулярно в штатном режиме», — рассказали в АМП Азовского моря.

Сергей Сафоничев уточнил, что в портах Ростов-на-Дону и Азов снимались ограничения по ледовому классу в период с 00-00 мск 18 января по 00-00 мск 21 января 2016 года в связи с временным улучшением ледовой обстановки



частичным разрушением ледяного покрова в портах и на подходах к ним.

За отчетный период произошло одно транспортное происшествие: 7 января текущего года теплоход «Инфинити» (флаг Мол-

довы) навалился на «Омский-34» (флаг России) при следовании в караване. «Омский-34» получил незначительные повреждения без водотечности, суда продолжили рейс. Расследованием аварийного случая занимается Ространснадзор.



Сочи недосчитался круизов

Круизная гавань Сочи в 2015 году приняла 18 круизных судов. Об этом сообщило ИАА «ПортНьюс».

На общее количество судозаходов повлияла геополитическая ситуация в Черноморском регионе и санкционная политика со стороны Евросоюза и США в отно-

шении портов Крыма.

Международная круизная гавань Сочи была построена в рамках развития и подготовки города Сочи к проведению зимних Олимпийских Игр 2014 года.

Новая круизная гавань может принимать до пяти судов одновременно глубиной осадки до 9 м и длиной до 300 м. Такие суда позволяют перевозить до 2,5 тыс. пассажиров.



Новые круизы

Ростовская группа компаний «Альфа» планирует в 2017 году запустить морские круизы по Чёрному морю, а также теплоходный маршрут из Азова до Ялты. Об этом сообщило ИАА «ПортНьюс».

По словам главы совета директоров компании Александра Гормашова, в настоящее время проводится реконструкция теплохода «Индиго» (пассажирский шестипалубный лайнер, рассчитанный на 270 пассажиров и 70 членов экипажа), который планируется поставить на маршрут. Сейчас

судно находится на реконструкции на верфи в Севастополе.

«Все крупные общестроительные работы уже закончены, занимаемся отделкой. Планируем в 2016 году завершить все работы, чтобы к началу следующего начать обучение экипажа, а в мае уже запустить круизные рейсы», — сказал Гормашов.



Первый месяц прошел

Морской порт Ростов-на-Дону в январе 2016 года продемонстрировал уверенный рост грузооборота и судооборота на фоне стабильной работы в Азове и заметного снижения показателей в Таганроге.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в январе 2016 года составил 664 тыс. тонн грузов, что на 15,6% выше уровня 2015 года. Погрузка в порт увеличилась на 18,7% и составила 642 тыс. тонн грузов. Выгрузка снизилась на 34,5% до 22 тыс. тонн. Транзита в январе текущего года, как и год назад, не было.

Обработка нефти и нефтепродуктов за отчетный период 2016 года увеличилась на 23,8% до 230 тыс. тонн, зерновых навалочных грузов — на 14,6% до 184 тыс. тонн, незернового навала — на 59,9% до 71 тыс. тонн, пищевого налива — на 8,8% до 40 тыс. тонн, генеральных грузов — на 42,8%

до 38 тыс. тонн. Напротив, объем перевалки угля и кокса навалом уменьшился на 5,9% до 56 тыс. тонн, металлолома — на 18,2% до 42 тыс. тонн.

СКП Ростов в январе 2016 года оформила 167 приходов и 169 отходов судов против 152 приходов и 137 отходов годом ранее.

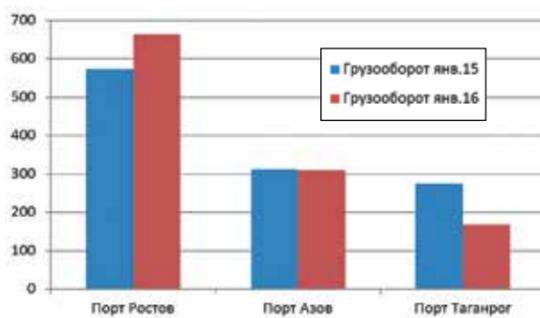
«На росте общего грузооборота наряду с благоприятными погодными условиями ледовой навигации 2015-2016 годов продолжает положительно отражаться увеличение экспорта самого порта на 18,7%. Общий судооборот в январе 2016 года вырос на 23,4% по сравнению с аналогичными периодом 2015 года», — пояснил Павел Захарченко.

Общий грузооборот морского порта Азов в январе 2016 года составил 310 тыс. тонн различных грузов, что практически соответствует (-1%) аналогичному показателю за январь 2015 года.

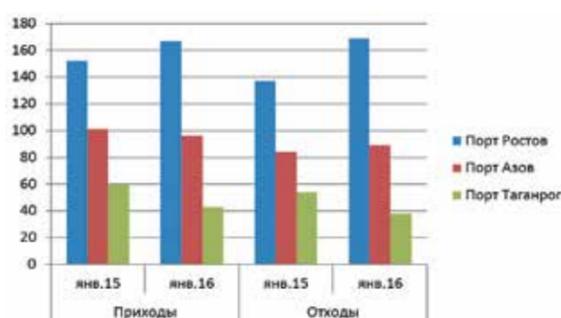
Экспорт за отчетный период 2016 года снизился на 10,7% до 278 тыс. тонн, импорт — на 44,9% до 6,5 тыс. тонн. Служба капитана морского порта Азов в январе текущего года оформила 26 тыс. тонн каботажных грузов, в то время как годом ранее каботаж не было. Напротив, первый месяц 2016 года прошел без транзита, а в январе 2015 года было зарегистрировано незначительный объем (0,5 тыс. тонн) транзитных грузов.



ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ



В номенклатуре грузов преобладали зерновые, нефтепродукты и уголь. Объем перевалки зерновых незначительно увеличился на 1,1% и составил 169 тыс. тонн. Напротив, объем обработки нефтепродуктов сократился на 7,9% до 58 тыс. тонн, угля — на 2,7% до 68 тыс. тонн.

Служба капитана морского порта Азов в январе 2016 года оформила 96 приходов и 89 отходов судов против 101 прихода

и 84 отходов годом ранее.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в январе 2016 года составил 168,2 тыс. тонн различных грузов, что на 38,6% ниже соответствующего показателя годичной давности. Служба капитана порта за отчетный период текущего года зарегистрировала 43 прихода и 38 отходов судов против 60 приходов и 54 отходов судов в январе 2015 года.

Кавказ потерял грузы

Общий грузооборот морского порта Кавказ в январе 2016 года составил 1 млн 118 тыс. тонн, что на 20% ниже показателя аналогичного периода прошлого года. Об этом региональному корреспонденту «Водного транспорта» сообщил капитан морского порта Кавказ Евгений Тузинкевич.

В том числе на рейдовом перевалочном районе порта Кавказ было перевалено 207 тыс. тонн экспортных грузов, что в 3,1 раза ниже уровня прошлого года.

Обработка нефтепродуктов уменьшилась на 42,9% — до 480 тыс. тонн. Объем перевалки серы увеличилась на 2,5% до 84 тыс. тонн, СУГ — на 48,3% до 37 тыс. тонн. Отметим, что в январе 2016 года в номенклатуре обра-

батываемых грузов отсутствовали зерновые, в то время как годом ранее было перевалено 11 тыс. тонн зерна.

Экспорт собственно порта Кавказ за отчетный период текущего года уменьшился на 49,1% в сравнении с аналогичным показателем 2015 года и составил 49 тыс. тонн, импорт — в 2,6 раза, до 7 тыс. тонн. Напротив, объем каботажных грузов увеличился на 38% — до 840 тыс. тонн.

Пассажиропоток в январе 2016 показал рост на 17,1%: было перевезено 160 тыс. 730 человек.

Общий объем бункеровки в морском порту Кавказ сократился на 44,3% и составил

15,4 тыс. тонн топлива.

Служба капитана морского порта Кавказ зарегистрировала 1 тыс. 277 заходов судов в январе 2016 года, что на 54,2% выше уровня 2015 года.



Ремонт на переправе



В Крыму планируется ремонт объектов инфраструктуры Керченской переправы. Об этом сообщило ИАА «ПортНьюс».

ГРУППА РК «Крымские морские порты» объявило тендер на разработку документации для проведения строительства и реконструкции объектов портовой инфраструктуры Керченской паромной переправы. Бюджет проекта 23 млн руб.

Так, согласно конкурсной документации, речь идет о работах по берегоукреплению, строительству пирса из отдельно стоящих палов для одновременной швартовки двух паромов, реконструкции оградительных сооружений, проведении дноуглубительных работ для устройства маневровой зоны и операционной акватории нового палового пирса, существующего плавпричала и железнодорожного пирса.

Работы должны быть завершены через 10 месяцев после подписания договора.





История другого Керченского моста

Строительство Керченского моста, который соединит материковую Россию с полуостровом Крым, сегодня является стратегической государственной задачей: построить переход планируется уже к 2018 году. Интересно, что в сложное военное время мост уже был возведен, но история эта до сих пор не слишком известна. Документы долгое время хранились в особых архивах с грифом «Секретно» и только недавно в открытую печать попали первые материалы об уникальных стройках на берегах Керченского пролива в 1943–1945 годах...

Все началось с того, что летом 1943 года для переброски военных грузов своим войскам, находившимся на Таманском полуострове, немецкими военными инженерами была в короткий срок спроектирована и построена (с применением труда пленных) подвесная канатная дорога через Керченский пролив. (Подвоз боеприпасов и продовольствия в этот район, уже почти полностью окруженный наступающими советскими частями, был возможен только со стороны Крыма). «Канатка» связала крымский берег у поселка Еникале с кавказским берегом на косе Чушка. В сутки по канатной дороге можно было в вагонетках перебросить 500–800 тонн грузов. Работала эта дорога почти бесперебойно, несколько месяцев — вплоть до решающего наступления советских войск на Тамани. Осенью, перед своим отступлением, гитлеровцы демонтировали часть канатной дороги, взорвали часть опор, но полностью разрушить построенное не успели. Этим и воспользовались наши войска. Поскольку перед советскими воинами стояла задача обеспечить снабжение созданного теперь уже на керченском берегу плацдарма, решено было восстановить «канатку» и использовать ее для движения вагонеток с грузами в обратном направлении (с кавказского берега на крымский).

Поскольку фашисты свои вагонетки увезли, срочно была демонтирована одна из промышленных канатных дорог на Кавказе (в Грузии). Её и смонтировали заново над Керченским проливом. На косе Чушка и в Еникале восстановили своеобразные товарные дворы для отправки и приема грузов. Дорога начала действовать в феврале 1944 года. При протяженности 5,1 км дорога имела 150 грузовых вагонеток. Суточная производительность составляла 300 тонн (несколько меньше, чем в «немецком» варианте), но и это было существенной помощью нашему десанту, находившемуся на крымском берегу. Несмотря на обстрелы дороги с крымского берега, она продолжала действовать, а все повреждения в короткий срок устранялись. Общее время работы канатной

дороги составило примерно два месяца — вплоть до взятия Керчи советскими войсками.

Однако канатная дорога была, как говорится, только своеобразной репетицией строительства гораздо более впечатляющего сооружения — моста через Керченский пролив. Известно, что планы у фашистов были весьма обширные: они уже «видели» свои войска в Иране и даже в Индии. Путь туда через Крым и Керченский пролив был гораздо ближе, чем значительный по протяженности обход вокруг Азовского моря (до 800 километров). Поэтому сразу же после занятия Крыма гитлеровские военные инженеры стали разрабатывать проект моста через Керченский пролив, который позволил бы проложить железную и автомобильную дороги с восточной оконечности Крыма в район Новороссийска. Реальные подготовительные работы начались ранней весной 1943 года. Фашисты продолжили незавершенное до войны советскими строителями сооружение железной дороги от станции Крымской до станции Тамань и далее до косы Чушка (в дальнейшем эта дорога, восстановленная, а фактически заново построенная советскими военными железнодорожниками, вошла в состав СКЖД). А от косы Чушка по направлению к крымскому поселку Жуковка началась подготовка к строительству моста протяженностью свыше 3,5 километра и подходной километровой дамбы (со стороны Чушки). Общая протяженность искусственного сооружения, таким образом, составляла четыре с половиной километра. На обширную строительную площадку завозилось оборудование, техника, стройматериалы, профильный стальной прокат. Такой объект нельзя было не заметить с советских самолетов. Разведанные подтвердили: фашисты замышляют масштабную стройку.

Начать строительство, однако, фашисты не успели из-за неожиданного для них решительного наступления Красной армии осенью 1943 года. Большинство завезенных материалов гитлеровцы вынуждены были оставить, не уничтожив. Среди захваченных нашими войсками трофеев были даже вполне годные автомашины большой грузоподъемности,

бульдозеры, дизельные копры для забивки свай, передвижные электростанции, сварочные аппараты...

Такого «подарка» от оккупантов никто не ждал. И поэтому, проанализировав ситуацию, советские военные инженеры вышли с предложением самим построить этот мост, который, безусловно, имел бы и для нас огромное стратегическое значение.

Надо сказать, что впервые проектные предложения по сооружению моста через Керченский пролив были разработаны еще в предреволюционные годы, когда планировалось проложить магистральную железную дорогу с юга Украины (от Херсона) через Крым, далее по мосту через Керченский пролив, по Таманскому полуострову с выходом в район Новороссийска и затем вдоль всего Черноморского побережья Кавказа до Поти. Этот глобальный проект, к сожалению, так и не был осуществлен в целом, хотя отдельные участки этой магистрали в разные годы сооружены и успешно действуют. Однако в период Великой Отечественной войны стратегическое значение приобрел именно мост через Керченский пролив, который и решено было немедленно построить, хотя и по временному варианту.

Строительство было поручено управлению военно-восстановительных работ № 12 под командованием генерал-директора (так именовалась его должность в то время) П. М. Зернова. Мост проектировался группой инженеров, работавших в одном из отделов Военностроительного Народного комиссариата путей сообщения, в составе М. С. Руденко, В. Г. Андреева, И. С. Силина, архитектурное решение разработал Б. М. Надежин. К стройке были привлечены мощные проектно-конструкторские и строительные организации — как чисто военные, так и гражданские, находящиеся в ведении НКПС. На объект прибыли лучшие военно-железнодорожные подразделения. А местные власти, прежде всего, Краснодарского края, направили на вспомогательные работы тысячи мобилизованных граждан — жителей окрестных районов.

О масштабах строительства,

которое реально велось начиная с апреля 1944 года, свидетельствуют следующие цифры: здесь имелось 230 автомобилей (включая трофейные), 10 экскаваторов, 10 паровозов, 8 небольших грузовых судов, 35 передвижных электростанций, 23 копра для забивки свай, 45-тонный плавучий кран и десятки монтажных кранов, множество сварочных аппаратов.

Мост должен был состоять из 115 пролетов длиной 27 метров каждый. Над судоходным фарватером сооружалось двухпролетное поворотное устройство (2x55 метров). Это устройство, аналогичное поворотному пролету первого Ростовского железнодорожного моста, могло разворачиваться по центральной оси на 90 градусов, пропуская с двух сторон идущие по проливу суда любой грузоподъемности.

В разгар строительства работы велись одновременно в 200 точках трассы. Кроме того, от станции Тамань до начала дамбы строилась железная дорога длиной 46 км (фашисты не успели ее соорудить). С крымского берега пролива также строился подход к имевшейся железной дороге в районе металлургического завода имени П. Войкова (18 км).

Конечно, мост строился по облегченному варианту, часть конструкций предполагалось впоследствии заменить на более прочные. Строители спешили, так как предполагалось широко использовать новую железную дорогу для сугубо военных перевозок. С продвижением фронта на запад стратегическое значение этой дороги значительно уменьшилось. Но взятые обязательства уже никто не отменял. Мост был возведен всего лишь за 150 дней, что является абсолютным рекордом в подобном строительстве. Впрочем, «подобных» тогда просто не было: этот мост надо считать абсолютно уникальным.

Заметную роль в строительстве сыграли суда Азовского пароходства, возобновившего грузовые операции в октябре 1943 года, при этом управление пароходства, как и до войны, размещалось в Ростове-на-Дону. На строительную площадку по морю доставлялись стройматериалы и оборудование, так как хороших сухопутных подъездных путей не было, а железная дорога еще только строилась.

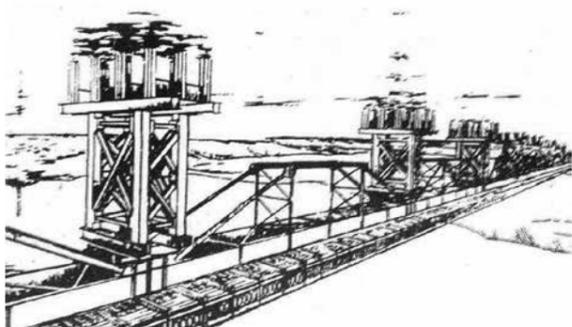
После установки последнего пролета (осенью 1944 года) начались испытания моста на прочность. На мост пригнали два паровоза, в тендеры которых для увеличения веса загрузили чугунные чушки. Общий вес двух паровозов составил около 400 тонн. Испытания проводились на каждой из 115 опор, и результаты проверки были вполне удовлетворительные. Как тогда было принято, трудовым подарком строителям к 27-й годовщине Октябрьской революции стал первый поезд, прошедший по мосту на всем его протяжении. Хотя полностью работы еще не были завершены, рабочее движение поездов началось. В основном это были грузовые составы. Имелись и пассажирские вагоны, в которых строителей доставляли на свои рабочие места.

Строительные работы должны были завершиться в полном объеме к 1 января 1945 года, однако уложиться в срок все же не удалось. Распространялись слухи, что проверить результаты строительства намерен лично И. В. Сталин, который в начале февраля должен был прибыть в Крым на Ялтинскую конференцию глав правительств государств — участников антигитлеровской коалиции. Однако (вероятно, в связи с постоянной штормовой погодой в Керченском проливе) посещение Сталиным секретного объекта было отменено. К тому же специалисты предупреждали, что в случае подвижки льда опоры моста, устроенные по облегченному варианту, могут не выдержать напора...

Оправдались самые худшие предположения, несмотря на то, что ледовые поля вблизи моста во избежание катастрофической подвижки подрывали взрывчаткой и бомбили с воздуха. Но метеоусловия той зимы оказались настолько сложными, что неконтролируемая подвижка льда все-таки произошла. Слишком поздно начались эти предупредительные работы... В результате сильнейшего напора льда около 50 опор (из 115) рухнули, увлекая за собой пролеты. Катастрофа случилась 18 февраля (уже после Ялтинской конференции, завершившейся 11 февраля). Мост действовал, таким образом, немногим более трех месяцев.

Несмотря на катастрофу, выдающийся опыт строительства Керченского моста по сей день является уникальным и, безусловно, пригодится в будущем. После попытки приступить к восстановлению летом 1945 года, мост окончательно разобрали в 1945–1946 годах, и историю эту, долгое время продолжавшую считаться государственной тайной, постарались забыть. Спустя почти 10 лет примерно в том же месте (всего лишь на один километр южнее) прошла трасса паромной переправы между портами Кавказ и Крым.

Публикуется по материалам книги Н. Н. Редькова, Г. Л. Беленького и А. В. Огарева «Дон — река жизни»



Железнодорожный мост над Керченским проливом 1944 год.



Копры для забивки свай во время строительства моста 1944 год.



Сегодня с Крымом осуществляется паромное сообщение.

Астраханское судостроение пошло в рост

Объем производства в судостроительной отрасли Астраханской области в прошлом году вырос на 31%. Об этом сообщила замглавы министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов области Наталья Ошикер. Она отметила, что наибольший объем заказов в судостроении обеспечили предназначенные для шельфовых объектов в Каспийском море проекты компании «Лукойл».

По данным Ошикер, индекс промышленного производства в судостроении в 2015 году составил 131%. При этом объем валовой продукции в 2015 году достиг примерно 11 млрд рублей.

В 2106 году судостроители ожидают продолжение положи-

тельной динамики, так как уже подтверждены заказы на 9 млрд рублей, ведутся дополнительные переговоры, отметила чиновник.

Например, 3 февраля на заводе «Лотос» было подписано соглашение о строительстве танкеро-химовозов.

Кроме того, завод «Красные

баррикады» подписал меморандум с иранским судостроительным оффшорным комплексом о строительстве разведочных, добычных и жилых платформ, а также транспортного флота.

В Астраханской области расположены 10 крупных и средних предприятий, способных строить

суда различного назначения, а также вести ремонт судов весом до 6 тысяч тонн. Среди этих предприятий — ЗАО «ССЗ им. Ленина», филиал «Астраханский СРЗ» ОАО «ЦС «Звездочка», ООО «Галактика», ОАО «Волго-Каспийский СРЗ», ЗАО «Ахтубинский ССЗ», ООО «МСЗ-2».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НА «ОНЕЖСКОМ ССЗ» СТРОЯТ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ

На «Онежском судостроительном заводе» 19 февраля 2016 года будет заложено судно для дноуглубительного флота ФГУП «Росморпорт». В течение 2016 года на предприятии планируется спустить на воду три дноуглубительных судна, в 2017 — еще шесть. До 2020 года со стапелей в Петрозаводске сойдет порядка 20 судов.

ИНВЕСТИЦИИ В «ЛОТОС»

Инвестиции в модернизацию астраханского судостроительного завода «Лотос» в течение пяти лет составят 896 млн руб. Об этом сообщил врио гендиректора завода Владимир Кулаков. В первые три года будет освоено 320 млн руб., в том числе 295 млн рублей — в 2016 году.

Планируется, что на заводе сделают новые малярные камеры, обновят линии по очистке, резке, окраске металла, изготовлению плоских секций, сварочного оборудования, также будет создан сервисный центр обработки металла.

Кроме того, судозавод заключил новые контракты по лизинговой схеме. Подписано соглашение о строительстве восьмого по счету несамоходного понтона для «Судоходной компании «АРК» (Москва). Сумма контракта — 102 млн руб., сдать понтон планируется в к 15 июня текущего года. Также было подписано соглашение с компанией «Волготранс» (Самара) на строительство двух танкеро-химовозов на базе RST25. Стоимость каждого химовоза — 740 млн руб., срок реализации проекта — апрель-май 2017 года. Общая стоимость заключенных судостроительным заводом контрактов на строительство судов разного типа составляет более 1,5 млрд руб. Также завод претендует на получение заказа на строительство круизного лайнера стоимостью 2,5 млрд руб.

На Енисее готовятся к навигации 2016 года

На основных ремонтно-эксплуатационных базах «Енисейского речного пароходства» продолжается ремонт флота. Так, на Подтесовской базе находится 300 судов, к навигации планируется отремонтировать около 200 единиц. В техническую готовность флот сдается согласно графику, утвержденному в пароходстве.

В отдельных случаях судоремонту предшествует очень важный этап подготовки — это выморозка подводной части корпуса судна. Только на Подтесовской РЭБ флота Енисейского пароходства осуществляется ремонт по технологии «выморозки». Для того, чтобы отремонтировать, заменить винты, валы и т.п., необходимо создать так называемый ледяной колодец с ремонтируемым агрегатом

внутри. В нужном месте вырубается лёд на глубину 10–15 см, после чего воде позволяют промерзнуть дальше. Через некоторое время опять снимают слой льда, повторяя эту операцию несколько раз в течение полутора месяцев, пока не будет достигнута нужная глубина.

«Ремонт ведем на 17 судах, — рассказывает заместитель начальника цеха эксплуатации флота Подтесовской РЭБ Станислав



Дуба. — «Выморозка» применяется на шести из них — это теплоходы «Виктор Астафьев», «Александр Печеник», «Весьегонск» и три несамоходных судна. Ремонтируем борта, движительно-рулевой комплекс, а также винты».

По информации начальника службы персонала и социальной политики Подтесовской РЭБ флота Анатолия Пономарева, на судоремонте занято 280 человек, из них 75 человек — это работники плавсостава.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Уникальная учебная практика на ледоколе

На борту ледокола «Капитан Драницын» проходит учебная плавательная практика для курсантов Сибирского государственного университета водного транспорта.

Она является по своему уникальной, поскольку до сих пор ни одна организация не проводила групповые учебные практики на ледоколах для курсантов.

Полученный опыт будет способствовать закреплению и развитию практических навыков курсантов, связанных с их будущей профессиональной деятельностью.

В течение трех месяцев 40 курсантов второго курса электромеханического факультета смогут не только изучить теоретические аспекты сложного устройства электромеханической части ледокола, но и получить реальный опыт работы на судне при осуществлении ледокольных проводок.

По итогам практики каждый курсант сможет набрать плавательный ценз, который необходим для получения рабочего диплома и назначения на командную должность на судне по окончании университета.

ЯИВТ — базовый вуз Ленского бассейна

Якутский институт водного транспорта, имеющий статус филиала Сибирского государственного университета водного транспорта, является единственным в Республике Саха (Якутия) учебным заведением, которое готовит кадры для флота Ленского бассейна. За 80 лет из стен учебного заведения вышло более девяти тысяч специалистов речного флота. Более половины руководителей предприятий речного транспорта республики — также выпускники Якутского речного училища.

Сегодня в вузе ведется подготовка кадров по двухуровневой системе образования. По пяти специальностям и четырем направлениям высшего образования и трем специальностям среднего специального образования.

В прошлом году в институте на очное отделение конкурс составлял три человека на место, средний проходной балл был определен в 4 балла.

Курсанты проходят практику в штатных должностях рядового и командного состава на судах, осуществ-

ляющих перевозки нефтепродуктов, генеральных и прочих грузов в бассейне реки Лена, Яна, Колыма, Индигирка, на участке Северного морского пути от Хатанги до Певека.

Директором ЯИВТ назначен Ярослав Стрек

Министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) Семен Винокуров 21 января 2016 года представил преподавательскому составу и курсантам Якутского института водного транспорта нового директора, им назначен Ярослав Стрек.

Якутский институт водного транспорта посетила премьер-министр Якутии Галина Данчикина. Она осмотрела материальную базу учебного за-



ведения, условия проживания курсантов в общежитии, пообщалась с преподавателями учебного заведения.

Учащиеся очного отделения полностью обеспечены обмундированием и бесплатным питанием. Однако по материальной базе общежития у премьера возник ряд вопросов, которые поручено рассмотреть Министерству транспорта республики совместно с Советами директоров крупных предприятий речного транспорта и руководством федерального учебного заведения.

Забывтые имена: Густав Беренс

Густав Борисович Беренс оставил довольно заметный след в истории сибирского судоходства и известен речникам Иртыша от Тобольска до Усть-Каменогорска. Его имя стоит в одном ряду с такими пионерами сибирского судостроения и судоходства, как Н. А. Тюфин, Н. Ф. Мясников, Н. Ф. Швецов, А. Ф. Поклёвский-Козелл и другими. В преддверии празднования 170-летия со дня основания Иртышского речного пароходства, «Водный транспорт» предлагает очерк краеведа Сергея Седых, посвященный одному из первых основателей сибирского судоходства.



ФЛОТ ДЛЯ СОЛИ

В 1859 году Министерство финансов Российской Империи внесло изменения в «Устав о соли», отменяющие установленный принцип обязательного раздробления соляных поставок. Победителем объявленных конкурсных торгов на подряды на развозку всей добываемой на Коряковском озере соли по магазинам Тобольской губернии, располагавшимся в Омске, Таре, Тобольске и Тюмени, вышел Густав Беренс, предложивший самые выгодные для казны условия. В итоге он получил контракт на ежегодную перевозку в течение 10 лет 300 тыс. пудов соли, начиная с навигации 1860 года. Для осуществления контракта Тобольская казенная палата выдала Густаву Беренсу кредит в размере 32 тыс. руб. на строительство парохода и шести соляных барж, на

условии погашения его из суммы подрядной платы.

Используя выданный кредит, Густав Беренс на Тюменском филиале завода «Гакс и Гуллет» приступает к строительству парохода «Победа», но закончить строительство парохода к началу навигации 1860 года не успевает. Для выполнения условий контракта, Густав Беренс арендует у тобольского купца А. Ф. Паклёвского-Козелла пароход «Работник» и приступает к перевозкам соли. Следуя из Тобольска вверх по Иртышу, пароход «Работник» 17 мая 1860 года сделал остановку у Омской пристани. Кстати, это был первый пароход на омском рейде, положивший начало паровому судоходству в среднем течении Иртыша.

Летом 1861 года уже на своём пароходе «Победа» Густав Беренс приступил к регулярным

перевозкам соли до Тобольска, а в навигацию 1862 года — до Тюмени и Томска.

УЧАСТИЕ В ЗАЙСАНСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

Летом 1862 года Густавом Беренсом был произведен первый опыт переброски по Иртышу воинских подразделений, расквартированных на Иртышской пограничной линии. Это в последующем определило участие Беренса в Зайсанской экспедиции, организованной обер-квартирмейстером штаба отдельного Сибирского корпуса полковником Иваном Федоровичем Бабковым, возглавлявшим с 1861 по 1864 год Российскую делегацию по пограничному размежеванию с Западным Китаем.

По замыслу И. Ф. Бабкова, одновременно с появлением парохода на озере Зайсан и Черном Иртыше, вооруженный конный отряд должен был двинуться по южному берегу озера Зайсан также к Черному Иртышу. Экспедиции ставилась задача провести топографическую съемку местности и астрономические определения на южном участке границы от китайского пикета Борохуцир до реки Или, от реки Или до реки Кегена и далее на юг.

Экспедиция должна была проходить на территории, де-юре не принадлежащей Российской Империи и являющейся предметом территориального спора на переговорах с Китаем. Переговоры проходили с большими трудностями.

Приступив к организации Зайсанской экспедиции, Бабков предложил Беренсу на одном из принадлежащих ему пароходов произвести пробный рейс по озеру Зайсан и Черному Иртышу. Видимо, Густав Борисович не сразу согласился на столь рискованное предприятие, поскольку Иван Федорович в своих мемуарах отмечает, что получил согласие только «после продолжительных объяснений моих с Беренсом». Тем не менее, дав согласие на участие в экспедиции, Густав Борисович не только предоставил свой пароход «Ура», но и взял на себя «снабжение всем необходимым, а также и продовольствие нижних чинов и топографа во все время плавания».

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕДИЦИИ

Научные результаты экспедиции были внушительны. Проведено исследование фарватера Нижнего и Верхнего Иртыша в отношении устройства по этим рекам и соединяющему их озеру Зайсан пароходного сообщения, выбора мест для пристаней и со-

ставление карты всего плавания. Независимо от этого была проведена топографическая съемка по обоим берегам озера Зайсан и реки Черный Иртыш, всего было снято 16830 кв. верст.

Следствием успешного проведения Зайсанской экспедиции стало подписание 25 сентября 1864 года Чугучакского протокола, определившего линию границы и закрепившего фактическое положение дел, сложившиеся на спорных территориях.

Говоря о великих выгодах, как для правительств, так и для частных лиц, открывающихся с подписанием Чугучакского протокола, И. Ф. Бабков в первую очередь подразумевал развитие судоходства на Иртыше. Хотя выводы экспедиции были в пользу открытия постоянного пароходного движения по Нижнему и Верхнему Иртышу, а также озеру Зайсан для торговли с Китаем, увы, попытки наладить судоходство в верховьях Иртыша не увенчались успехом. «Хотя совершенные пароходами «Ура» в 1863 году и «Хрущев» в 1871 году рейсы показали, что пароходство по Верхнему Иртышу возможно, однако, эти рейсы, как мы видим, не вызвали подражания» — с сожалением отмечала в 1899 году на своих страницах газета «Сибирская жизнь» в статье, посвященной первому коммерческому рейсу на Иртыше выше г. Семипалатинска. К сожалению, отдельным представителям купечества организация регулярного судоходства на всем протяжении реки оказалась не под силу. И только с появлением в 90-х годах XIX века таких крупных пароходств, как «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли» и «Русско-Китайское общество пароходства и торговли» развитие судоходства на всем протяжении Оби и Иртыша получило достойное продолжение.

Заканчивая свой рассказ о Густаве Борисовиче Беренсе, хотелось бы процитировать строки из одного очень интересного документа, хранящегося в архивном фонде Главного управления Западной Сибири. Это акт осмо-

тра парохода и четырех барж, принадлежащих Г. Б. Беренсу, составленный коллежским асессором Тобольской казенной палаты Отто Густавовичем Тизенгаузеном и соляным приставом Петром Григорьевичем Скуратовым 15 апреля 1864 года в г. Омске:

«По тщательному осмотру парохода и барж с находящимися на оных такелажом оказалось: как на пароходе, так и на баржах сделаны все нужные исправления, с должною проконопаткою боков ниже бортов; сверх сего, к машине парохода, сборка которой на днях будет окончена, сделана новая пружина к цилиндру высокого давления, два новых паровых холодильника, шесть новых трубок для указания количества воды в котлах и вновь отлиты как для перемены старых, так и в запас медные подшипники, то им достаточно укомплектован пароход и баржи.

Кроме сего, по удостоверению самого Беренса, такелаж будет еще пополняться вновь и выданными в Тобольске смесями; так, что к вскрытию реки Иртыш пароход и баржи будут совершенно готовы к безостановочному плаванию и перевозке на них соли».

Для любого человека, знакомого с работой речного флота, очевидно, что данный документ является прообразом акта ежегодного освидетельствования Речного Регистра. Учитывая, что пароход «Победа», о котором идет речь в документе, был первым паровым судном, зимовавшим в устье реки Оми, это, безусловно, первый акт технического освидетельствования парохода, составленный в Омске. Документы, подобные этому, хранящиеся во многих архивах региона, позволяют приоткрыть завесу сложного процесса становления и развития речного флота в Обь-Иртышском бассейне.

Скончался Густав Беренс в 1871 году в одну из поездок в Санкт-Петербург и похоронен на Смоленском лютеранском кладбище Васильевского острова.

Полный текст очерка Сергея Седых опубликован на отраслевом портале «Российское судоходство» www.rus-shipping.ru 8 февраля 2016 года

