

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 РСФСР и Министерства речного флота СССР 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.



№8 (12953)

Выходит один раз в месяц
15 августа 2015 года

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

В Керчи состоялась
закладка нового
судна



На Керченском судостроительном заводе «Залив» состоялась закладка нового судна.

Стр. 11

Керченская
паромная
переправа
в 2015 году
перевезет
2,8 млн человек

Керченская паромная переправа в 2015 году перевезет 2,8 млн человек, заявил генеральный директор ООО «Морская дирекция» Геннадий Дедков.

Через Керченский пролив 26 июля 2015 года переправился двухмиллионный пассажир. Геннадий Дедков обратился к пассажирам с просьбой регистрироваться на паром заранее через электронные системы, что позволит проследить динамику пассажиропотока и значительно улучшит качество обслуживания.

Председатель совета министров Республики Крым 30 июля 2015 года Сергей Аксенов посетил накопительную площадку около порта Крым, осмотрел пассажирский и железнодорожные терминалы переправы, а также пообщался с пассажирами. Глава Крыма привел положительную динамику в работе переправы. В частности, за июль 2014 года через переправу было перевезено 440 тыс. человек, в июле 2015 года — 890 тыс.; легковых машин в июле прошлого года — 96 тыс., в этом году — 193 тыс.; грузового транспорта — 1,6 тыс., а в этом году — 15 тыс.

«Очереди нет, паромная переправа работает в этом году в штатном режиме. Если сравнить с динамикой прошлого года — видна колоссальная разница», — констатировал Сергей Аксенов.



ЕГС — не единая и не глубокая?



Антикризисные меры по поддержке внутреннего водного транспорта рассмотрены на заседании Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре.

Необходимость срочного принятия антикризисных мер для сохранения российского внутреннего водного транспорта стала темой заседания Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре, состоявшегося 3 августа 2015 г. в Федеральном агентстве морского и речного транспорта под председательством руководителя Комиссии, президента ОАО «Российские железные дороги» Владимира Якунина.

В заседании приняли участие и. о. руководителя Росморречфлота Сергей Горелик, директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по вопросам собственности Валерий Селезнев, члены и эксперты Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, представители федеральных органов власти, институтов гражданского общества, научного и экспертного сообщества, компаний грузовладельцев, члены Российской палаты судоходства.

Открывая заседание, руководитель Комиссии Владимир Якунин отметил, что в последнее время сложилась критическая ситуация, требующая принятия неотложных мер, которые позволили бы остановить негативные тенденции по снижению объемов перевозок и старению транспортного флота.

В отличие от других видов транспорта, демонстрирующих устойчивый рост показателей, за последние 20 лет грузооборот внутреннего водного транспорта сократился в 1,2 раза, количество эксплуатируемых судов сократилось в 1,7 раза, а средний возраст транспортного флота вырос с 23 до 36 лет.

Почти 15-летнее (с начала 90-х годов XX века) недофинансирование текущего содержания внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) Российской Федерации из средств федерального бюджета привело к сокращению протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой обстановкой в 2,3 раза.

На площадке РСПП проблемы развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) рассматривались уже не в первый раз. За последние несколько лет Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным давался целый ряд поручений, направленных на восстановление конкурентоспособности ВВТ. В основном поручения выполнены, однако запланированные меры носят отложенный характер: строительство Нижегородского низконапорного гидроузла запланировано к осуществлению лишь в 2017–2020 годах; необходимость проектирования и строительства Багаевского низконапорного гидроузла отмечается лишь в инновационных сценариях Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и проекта Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года и не включено в ФЦП.

Проект Стратегии развития ВВТ РФ на период до 2030 г. одобрен Правительством, но не утвержден. В результате сокращения финансирования из федерального бюджета в 2014 г. по проекту Стратегии предложены корректировки, не обеспечивающие системного решения проблем. Нормативы на содержание ВВП и СГТС утверждены 2.12.2014 г., но 100% финансирования по ним предусмотрено лишь к 2018 г.

Конкурентоспособность ВВТ продолжает падать, а диспро-

порции в темпах и масштабах его развития по сравнению с наземными видами транспорта — увеличиваться.

Данные Росстата за первое полугодие подтвердили углубление рецессии во II квартале из-за усиления спада как производства, так и спроса. Исходя из темпов спада базовых отраслей во II квартале (на 6,4% против 2,8% в первом), внутренний валовый продукт за апрель — июнь сократился примерно на 5% после спада на 2,2% в январе — марте. Промышленное производство сократилось в I квартале 2015 г. на 0,4%, а по итогам I полугодия уже на 2,7%, темпы строительства упали в I квартале 2015 г. на 4,7%, а по итогам I полугодия уже на 7%. Помимо перечисленных ранее системных проблем внутренний водный транспорт, как и все виды транспорта, столкнулся с проблемой сокращения грузовой базы.

Сложившаяся ситуация в отрасли оценивается судоходным сообществом как критическая и требующая принятия экстренных антикризисных мер.

С основными докладами о системных проблемах развития перевозок внутренним водным транспортом выступили заместитель руководителя Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, руководитель Подкомиссии по портовой индустрии и взаимодействию транспорта с грузовладельцами, председатель совета директоров ОАО «НАМК» Владимир Лисин и член Комиссии РСПП по транспорту Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

Инфраструктурные ограничения и недостаточные качественные параметры ВВП России — это основные препятствия для эффективной работы флота и его обновления. Особую остроту проблема приобрела с началом в 2014 г. длительного маловодного периода. Аномальная маловодность Верхне-Волжских

водохранилищ привела к фактическому разделению Волги на два участка. Флот вынужден следовать с недогрузом, не выполняя при этом контрактные обязательства и по объемам перевозок, и по срокам доставки грузов.

В 2015 г. ситуация усугубляется в связи с аномальной маловодностью не только Верхне-Волжских водохранилищ, но и на Волго-Донском водном пути. По итогам работы за 6 месяцев 2015 г. грузооборот ВВТ упал по сравнению с 2014 годом на 20%, что не может не вызывать беспокойства. За последние три года грузооборот ВВТ сократился на 20 млрд т-км.

В 2015 году продолжается отток грузовой базы с внутреннего водного транспорта. Потеряна широкая номенклатура грузов: нефтепродукты, минеральные удобрения, металл, нерудные строительные материалы... Российской палатой судоходства приводятся следующие данные по грузопотокам, перешедшим с ВВТ на наземные виды транспорта в этом году: более 1 млн тонн нефтепродуктов с Уфимских НПЗ, 0,6 млн тонн нефтепродуктов с Пермского НПЗ, 0,5 млн тонн минеральных удобрений из Сокамска Березников на порт Кавказ, 0,5 млн тонн металла с Магнитогорского комбината, 215 тыс. тонн щебня и ОПГС в Волжском бассейне, 200 тыс. тонн хлоркалия из Соликамска на порт Кавказ, 200 тыс тонн серы из Астрахани в Новороссийск и т.д.

Переключение грузопотока с воды генерирует дополнительную нагрузку на перегруженную и без того инфраструктуру наземных видов транспорта, вызывает существенный рост расходов из средств федерального бюджета на их ремонт, провоцирует ухудшение экологической ситуации.

Начало, окончание на стр. 2

ЕГС — не единая и не глубокая?



Окончание, начало на стр. 1

В результате ухудшения качественных параметров ВВП сегодня средняя продолжительность рейса Астрахань — порт Кавказ для судна типа «Волго-Дон» увеличилась с 7,5 суток в 2013 году до 8,9 суток, а средний коэффициент загрузки судов упал с 97% до 75%.

Средняя длительность рейса Саратов — Керчь для судна RST-27 возросла с 17 до 25 суток, а средний коэффициент загрузки составляет лишь 80%.

Прохождение проблемного участка в районе Городца судами грузоподъемностью 5 тыс. тонн и барже-буксирными составами 6–8 тыс. тонн стало невозможным. Транзитные перевозки судами типа «река-море» с Балтики на Каспий и перевозки ряда грузов с Камы и Средней Волги на Северо-Запад прекратились. Из-за состояния инфраструктуры ВВП длительность рейсов увеличилась

на 20–45%, загрузка судов снизилась на 20–25%, перевозки по ЕГС в 2014–2015 гг. сокращаются на 8–10% в год.

В ближайшие пять лет ситуация вряд ли изменится, поскольку на ЕГС сохраняются лимитирующие участки. В ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020)» предусмотрено строительство Нижегородского низконапорного гидроузла к 2020 г., а строительство Багаевского гидроузла в программу не вошло, хотя сегодня это единственная возможность повысить пропускную способность ЕГС.

Состояние инфраструктуры ВВП является одним из важнейших факторов, влияющих на заинтересованность и готовность бизнеса вкладывать средства в обновление флота. В условиях продолжающегося падения пропускной способности ЕГС не стоит ожидать притока инве-

стиций в судостроение. В такой ситуации для судоходной компании становится практически невозможным среднесрочное планирование обновления флота. Пока у судовладельца отсутствует четкое понимание перспектив окупаемости строительства судна, зависящих от эффективности его эксплуатации, ни о каком заказе нового судна, а тем более серии судов, не может быть и речи.

Особую озабоченность вызывает ситуация с обновлением транспортного флота, средний возраст флота продолжает увеличиваться. По данным Российского Речного Регистра, средний возраст самоходных сухогрузных судов составляет 39 лет, самоходных наливных — 40 лет, буксиров — 37 лет, несамходных судов — более 30 лет. При этом конкурентоспособным возрастом речного судна считается возраст, не превышающий 25 лет.

Динамика выбытия флота такова, что некоторые категории судов в течение ближайших пяти лет будут выведены из эксплуатации. Таким образом, когда заложены в ФЦП СГТС будут построены, количество флота значительно сократится. Например, уже сейчас понятно, что во второй половине двадцатых годов несамходный флот может остаться без буксиров.

Действие постановления правительства РФ от 22 мая 2008 г. № 383, предусматривающего субсидирование части процентной ставки по кредитам на строительство судов, и федерального закона от 07.11.2011 г. № 305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства оказало положительное влияние на процесс обновления флота.

За период действия программы судоходными компаниями-членами Российской палаты судоходства на российских верфях было построено 61 судно, в том числе 43 танкера, 17 сухогрузов, 1 пассажирское судно. Общий размер частных инвестиций в российское судостроение превысил 1 млрд долларов США.

В 2015 г. дефицит средств федерального бюджета по возмещению процентов по кредитам и лизинговым платежам составляет более 1,0 миллиарда рублей по компаниям — членам Российской палаты судоходства. Как следствие, в 2015 г. после завершения действия указанного постановления на российских верфях не заложено ни одного судна для предприятий морского и речного транспорта, входящих в состав Российской палаты судоходства.

К сожалению, действие постановления правительства от 22 мая 2008 г. № 383, предусматривавшего субсидирование части процентной ставки по кредитам на строительство судов, не продлено, а программа господдержки с использованием механизма Судово-

вого утилизационного гранта отнесена на 2017 г.

Усугубляются проблемы и в пассажирском сегменте. На фоне ухудшения геополитической и экономической обстановки невозможность из-за маловодности выполнять пользующиеся спросом волжские круизы на четырехпалубных судах привели к падению пассажиропотока, финансовым потерям, выводу флота из эксплуатации, сокращению кадров.

Последние годы ярко высветили системный характер проблем внутреннего водного транспорта. Наличие инфраструктурных ограничений, зависимость от гидрометеословий, зарегулированность отрасли привели к снижению пропускной способности внутренних водных путей, провозной способности флота, невыполнению контрактных обязательств, падению рентабельности и невозможности обновления флота, что, в свою очередь, создает серьезный демальтикативный эффект для экономики и социальной стабильности, наносит урон имиджу Российской Федерации, как страны, благоприятной для туризма.

Сохранение сложившихся условий производственной деятельности без принятия радикальных мер государством приведет к критическому сокращению транспортного процесса на ВВП уже в ближайшие годы и несет угрозу существованию отдельного вида транспорта.

По итогам состоявшегося обсуждения Комиссией РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре принято решение обратиться к Президенту Российской Федерации В. В. Путину и Правительству Российской Федерации, а также в Совет безопасности Российской Федерации с предложениями о реализации экстренных антикризисных мер в сфере внутреннего водного транспорта.

В Якутии началась арктическая навигация

В рамках Северного завоза флотом ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ОАО «ЛОПР») с начала навигации отправлено более 800 тысяч тонн народнохозяйственных грузов, в том числе 270 тысяч тонн нефтепродуктов наливом и 530 тысяч тонн сухогрузов. По сравнению с этим же периодом прошлого года рост перевозок составил 60 тысяч тонн, сообщает пресс-служба ОАО ЛОПР.

Из Осетрово больше уровня прошлого года отправлено 13 тысяч тонн генеральных грузов и 9 тысяч тонн нефтепродуктов наливом. Рост перевозок отмечается по вывозу каменного угля с шахты Жебарыки-Хая, лесных грузов на средней Лене, нефтяного котельного топлива из Ленска.

Выполнен план перевозок грузов в июле, а по нефтепе-

ревозкам речники наверстали отставание, допущенное в мае текущего года.

В навигацию 2015 года на реку Яна нужно доставить порядка 146 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов.

Всего в арктическую навигацию планируется задействовать 155 единиц флота и завезти более 350 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов.

Флот ЕРП перевез по Ангаре около 200 тыс. тонн угля

Флот «Енисейского речного пароходства» (ЕРП) к 3 августа 2015 года перевез по Ангаре уже порядка 200 тыс. тонн угля из 368 тыс. тонн заявленных. Как сообщает пресс-служба ЕРП, бесперебойная доставка грузов по этому направлению имеет для Приангарского и Среднеенисейского регионов стратегическое значение.

Основным заказчиком выступает золотодобывающая компания «Полус», для которой флот ЕРП осуществляет транспортировку каменного угля. Баржи с Кокуйского угольного месторождения следуют до поселка Стрелка, где производится их распаковка: чтобы ускорить процесс доставки, уголь грузится на крупнотоннажные баржи.

Кроме этого, флот ЕРП продолжает перевозку сырого магнетита по маршруту Мотыгино — Лесосибирск. Всего по заявке ООО «Группа «Магнетит» до конца

навигации планирует перевезти около 60 тыс. тонн этого природного материала.

Отмечается, что объемы грузоперевозок ангарского направления в течение нескольких лет стабильны. Навигация на этом притоке будет продолжаться до октября. Енисейское пароходство выполняет все принятые на себя обязательства по доставке грузов в полном объеме.

«Енисейское речное пароходство» как государственное предприятие было создано в 1931 году на базе «Западно-Сибирского пароходства», как акционерная

компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ОАО «ГМК «Норильский никель».

«Доброходь» поднял флаг «Быстрее доставлять грузы в Балтийские порты»

Группа компаний «Гама» завершила достройку 3-го пассажирского колёсного судна проекта ПКС40. Новое судно получило название «Доброходь» и после завершения испытаний уйдет в Севастополь, где будет совершать прогулочные рейсы по акватории Севастопольской бухты.

Серия из 3-х пассажирских колёсных судов проекта ПКС40 построена для компании «Гама» Городецким судоремонтным заводом: «Сура» (2011), «Колёсовъ» (2014), «Доброходь» (2015).

«Поднятие флага на вновь построенное судно на нижегородской земле — событие очень важное. Наш регион — исторически регион корабелов. Немного грустно, что «Доброходь» будет работать в Севастополе, но в то же вре-

мя он будет прославлять наших кораблестроителей, и будет приносить пользу вновь образованному кусочку России», — заявил во время церемонии поднятия государственного флага заместитель губернатора Нижегородской области Евгений Люлин.

«Это третье судно, которое идет в серии колесных теплоходов. Именно это является его особенностью перед другими кораблями. Такие корабли предназначены для того, чтобы ходить

по малым рекам, их осадка всего 80 сантиметров, поэтому такие суда смогут пройти там, где винтовые суда не смогут. При этом все — от корпуса до программного обеспечения компьютеров корабля — отечественная разработка. Все автоматизировано и контролируется из капитанской рубки. Для управления теплоходом во время обычных прогулок хватает экипажа всего из трех человек», — отмечает разработчики «Доброхода».



Министр транспорта РФ Максим Соколов, выступая на открытии основного хода железнодорожного пути между станциями Лосево и Каменногорск, заявил:

«В полном объеме грузоперевозки начнутся на линии в следующем году, что позволит разгрузить основную ветку Санкт-Петербург — Выборг, а также быстрее доставлять грузы в Балтийские порты... В финансировании данного проекта были задействованы средства инвестиционного фонда, а также средства, привлеченные по схеме государственно-частного партнерства»

Строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Лосево - Камен-

ногорск реализуется в рамках Комплексного инвестиционного проекта «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Бусловская Октябрьской железной дороги». Результатом начатого в 2010 году проекта является построенная современная новая железная дорога на линии Ручьи — Петяярви — Каменногорск — Выборг, протяженностью 64 км. Новая дорога открывает возможности перевозки возрастающих объемов грузов к портам Высоцк и Приморск.

НОВОСТИ ПАССАЖИРСКОЙ НАВИГАЦИИ**КАЗАНСКИЙ РЕЧНОЙ ПОРТ ОТКРЫЛ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ РЕЙС ДО БОЛГАРА**

В июле Казанский речной порт открыл дополнительный скоростной рейс до Болгара. Суда перевозят пассажиров по пятницам, субботам и воскресеньям. Об этом корреспонденту агентства «Татар-информ» сообщили в ОАО СК «Татфлот».

Если у первого скоростного рейса, открытого месяц назад и отбывающего из Казани в 8.00, маршрут пролегал через Камское Устье, Болгар и Тетюши, то дополнительный рейс будет прямым: Казань — Болгары. Первый скоростной рейс является ежедневным. Дополнительный метеор будет отправляться в плавание по пятницам, субботам и воскресеньям.

КОМПАНИЯ «АСТРА МАРИН» ВКЛЮЧИЛА МУЗЫКАЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ НА ЭКСКУРСИЯХ ПО НОЧНОЙ НЕВЕ (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

Экскурсии на комфортабельных теплоходах-ресторанах «Астра Марин» по ночной Неве во время разведения мостов начали сопровождаться обновленной музыкальной программой, исполняемой профессиональными музыкантами, сообщает корреспондент отраслевого портала «Российское судоходство».

Новая программа доступна на двух судах компании: «Астра» (исполнение на рояле) и «Москва» (исполнение на саксофоне). Во

время экскурсии теплоход проходит семь больших разводящихся мостов: Дворцовый, Троицкий, Литейный, Большеохтинский, мост Александра Невского, Сампони-евский и Благовещенский мост.

В ЧЕРЕПОВЕЦ С НАЧАЛА ТУРИСТИЧЕСКОГО СЕЗОНА ЗАШЛИ 36 ТЕПЛОХОДОВ

Череповец посетили около пяти тысяч туристов, прибывших водным путем, сообщает официальный городской сайт со ссылкой на управление по делам культуры мэрии Череповца.

«Навигация продлится у нас до октября. Мы планируем, что в Череповец придет 45 туристических теплоходов. Возможно, больше. Число туристов составит порядка восьми тысяч, — рассказывает ведущий специалист управления по делам культуры мэрии Анастасия Шведова. — Примерно половина теплоходов у нас стоят по 10–12 часов. Туристы посещают наши музеи. В основном это дом-музей Верещагиных и усадьба Гальских. Также есть обзорная экскурсия по городу».

Кроме того, череповецкие турфирмы предлагают гостям экскурсионную программу в Сизьму, Кириллов и Белозерск, доставляя туристотеплоходовавтобусами.

В прошлом году за всю навигацию Череповец принял 32 теплохода.

В Череповец заходят теплоходы из Москвы, Санкт-Петербурга и Нижнего Новгорода.

Памятник адмиралу Федору Ушакову

установят у Никольского Морского собора Кронштадта

Правительство Санкт-Петербурга приняло решение установить памятник выдающемуся русскому флотоводцу адмиралу Ф. Ф. Ушакову. Как сообщает пресс-служба комитета по градостроительству и архитектуре, памятник планируется установить напротив северного входа в Никольский Морской собор, в саду Морского собора по адресу: Кронштадт, Якорная площадь, участок 2.

Заказчиком на выполнение работ, связанных с проектированием, изготовлением, установкой памятника и благоустройством прилегающей территории, является православная местная религиозная организация Приход Никольского Морского собора города Кронштадта Санкт-Петербургской Епархии РПЦ (Московский Патриархат).

Финансирование работ, связанных с проектированием, изготовлением, установкой памятника и благоустройством прилегающей территории, осуществляется за счет внебюджетных средств.

Никольский Морской собор Кронштадта является главной святыней Военно-морского флота России и строился как памятник российским чинам флота. Ф. Ф. Ушаков причислен русской православной церковью к лику святых как праведный воин Федор Ушаков.

Проект памятника выполнен



скульптором В. Э. Горевым.

Памятник представляет собой скульптурный полноформатный портрет адмирала Ф. Ф. Ушакова, установленный на постаменте. Скульптура высотой 2,75 м выполнена из бронзы, постамент высотой 1,75 м — из полированного гранита.

Фёдор Фёдорович Ушаков (1745 — 1817 гг.), русский флотоводец, адмирал, командующий Черноморским флотом. В 1766 году окончил Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге, служил на Балтийском флоте. С 1770 года — командующий Черноморским флотом. Заслужил славу своими победами в русско-турецких войнах. С 1802 года командовал Балтийским гребным флотом, а с 1804 года — начальник флотских команд в Санкт-Петербурге. В Санкт-Петербурге в честь Адмирала Ушакова названы набережная и мост, установлен памятник. Причислен к лику святых Русской православной церковью в 2001 году.



На ВСЗ пройдет закладка ледокола для порта Сабетта

Закладка ледокола мощностью 10 МВт для порта Сабетта, который будет строиться на «Выборгском судостроительном заводе» (ВСЗ, Ленинградская область), предварительно назначена на середину сентября.

Напомним, подписание контракта между ВСЗ и ФГУП «Атомфлот» на строительство портового ледокола для проекта «Ямал СПГ» состоялось 30 апреля 2015 года.

Согласно контракту, в ответственность верфи входит как постройка, так и проектирование судна. Судно предназначено для обеспечения навигации танкеров со сжиженным природным газом (СПГ) на подходном канале и в акватории порта Сабетта на полуострове Ямал.

Длина судна составляет 84,3 м, ширина — 21,3 м, осадка — 6,5 м, дедейт с учетом перевозимого груза при максимальной осадке — не менее 2 тыс. тонн, ледопробитость — 1,5 м.

Отличительной чертой судна является инновационный движительный комплекс, состоящий из четырех винто-рулевых колонок мощностью около 2,5 МВт каждая. Винто-рулевые колонки расположены попарно в носу и корме судна, что дает возможность максимально эффективной работы во льду как кормой, так и носом, маневрирования и выполнения специальных задач в акватории порта Сабетта, где в настоящий момент ведется строительство завода по сжижению природного газа в рамках проекта «Ямал СПГ».

Судовладельцем и оператором судна является ФГУП «Атомфлот», подписавший в ноябре 2014 года комплексный контракт на обеспечение проводки судов и обслуживание акватории порта Сабетта для проекта «Ямал СПГ» сроком до 31 декабря 2040 года.

А 145 прошел модернизацию

Генеральный директор ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» Ренат Мистахов на рабочей встрече с первым заместителем губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Алексеем Ситниковым представили модернизированный для Крайнего Севера скоростной теплоход проекта А 145. Об этом сообщает пресс-служба губернатора ЯНАО.

В 2013 году два скоростных теплохода проекта А 145 вошли в состав речного флота Ямала. Отмечается, что суда «Рем Вяхирев» и «Виктор Черномыраин» значительно сократили время в пути от окружной столицы до Яр-Сале — от 15 часов в пути до пяти часов. За время эксплуатации теплоходы перевезли на Ямале более 36 тыс. человек.

«Данные машины — «пилотные», и в процессе эксплуатации возникли определенные недоработки, на наш взгляд, которые представители завода оперативно устранили. Сегодня они приехали с презентацией конструктивно измененного А 145. В целом, хочу отметить, что развитие гражданского судостроения имеет высокую социальную и экономическую важность для Ямала. Это позволяет не только повысить эффективность и укрепить инвестиционный климат отрасли, но и удовлетворить потребности региона. Итоги навигации ежегодно показывают, что спрос на перевозки водным транспортом в регионе стабильно высокий и превышает предложение перевозчиков», — подчеркнул Алексей Ситников.

Руководитель Зеленодольского завода Ренат Мистахов отметил высокий класс содержания судов на Ямале, подчеркнув, что опыт эксплуатации теплоходов в районе Крайнего Севера стал отправной точкой в процессе модернизации судов.

«В строительстве находятся четыре судна, с учетом замечаний и предложений как департамента транспорта ЯНАО, так и перевозчика ОАО «Северречфлот». Учитывая непростые условия, в которых приходится работать теплоходам, мы готовы в оперативном режиме решать любые вопросы, возникающие с вашей стороны», — отметил генеральный директор.

Модернизированное судно на 900 мм длиннее предыдущего аналога за счет введения нового оборудования. Представитель конструкторского бюро отметил, что в судне соседствуют двигатели немецкого производства и водометы от завода-производителя. На новом судне произведена замена пантографических дверей на водонепроницаемые, улучшены условия отдыха экипажа, управляемые интерцепторы позволяют лицам, страдающим «морской болезнью», легко переносить путешествия по воде.

На Ямале суда проекта А 145 в этом году обслуживают маршруты «Салехард — Шурьшкары — Мужы и обратно» и «Салехард — Яр-Сале — и обратно». Перевозчик — ОАО «Северречфлот».

В течение недели специалисты департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО совместно с компанией-перевозчиком обсудят целесообразность дальнейшего сотрудничества с Зеленодольским заводом.

ИНФРАСТРУКТУРА

Причал для приема круизных теплоходов в Белозерске

Строительство причала для приема круизных теплоходов должно начаться в Белозерске в 2016 году. Как передает РИА Новости, об этом сообщили в пресс-службе правительства Вологодской области.

В настоящее время областные власти и инвесторы рассматривают два варианта размещения порта: в районе населенного пункта Крохино в 17 километрах от райцентра и в самом Белозерске.

Строительство причала является для региона острой необходимостью, поскольку в настоящее время суда, следующие по Волго-Балтийскому водному пути, технически не могут подойти к городу.

В правительстве Вологодской области рассчитывают, что если вся подготовительная работа завершится благополучно, то уже зимой проект будет готов, а весной 2016 года начнется строительство причала.

Белозерск, расположенный на берегу Белого озера у истока Шексны — один из древнейших городов России, его первое упоминание в летописях относится к IX веку. В центре города расположен Кремль, окруженный земляным валом, сохранился ряд церквей XVI–XIX веков, торговые ряды и купеческие особняки позапрошлого столетия.

Речная инфраструктура для Зеленодольска

В Зеленодольске может появиться набережная у Волги и речной порт, такую идею предложил главный архитектор города Юрий Герасимов. Выступая на деловом понедельнике у мэра, он предложил построить в городе благоустроенную набережную и речной порт. Предложение связано с тем, что 2016 год в Татарстане объявлен Годом водоохраных зон Волги и Камы. На благоустройство набережных в районах республики из бюджета будет выделен миллиард рублей.

За основу планируется взять нереализованный проект «Волжской Венеции», который предлагает соединить мостами острова от Зеленодольска до Айши. В результате получится вытянутый на 4,5 км полуостров.



Три пути развития судостроительного кластера

Начальник отдела прогнозирования развития гражданского судостроения ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Юрий Дехтярук в своем докладе на совещании в Доме правительства Ленинградской области презентовал три возможных сценария развития судостроительного кластера региона. Об этом сообщает пресс-служба губернатора и правительства области.

Один из сценариев предполагает создание большого количества компаний-производителей комплектующих для судостроения, что позитивно отразится на работе в части импортозамещения. Второй сценарий направлен на развитие двух основных направлений судостроения в регионе: поддержка освоения Арктики и малотоннажное гражданское судостроение. Третий сценарий основан на развитии и расширении кооперации судостроительных предприятий Ленинградской области и Санкт-Петербурга, создании центров судового машиностроения, подготовки кадров и т. д.

На первом этапе научно-исследовательской работы «Состояние и перспективы развития судостроительного кластера Ленинградской области» «Крыловский государственный научный центр» подготовил обзор российского и зарубежного опыта создания кластеров в судостроении и судоремонте, действующих мер государственной поддержки, мирового судостроительного рынка, технологий, оценку спроса на продукцию и услуги кластера.

Обсуждение первого этапа ис-

следования, проводимого ФГУП «Крыловский государственный научный центр», состоялось в рамках заседания рабочей группы по созданию и развитию инновационного судостроительного кластера на территории Ленинградской области. Участники совещания — представители судостроительных предприятий Ленинградской области и Санкт-Петербурга — особо отметили необходимость включения в исследование прогноза спроса продукции предприятий. Также было высказано предложение об опросе предприятий отрасли для выявления их потребностей в локализации производств комплектующих.

«Необходимо собрать максимум информации о существующем положении дел в судостроении как в Ленинградской области, так и в других регионах, провести подробный анализ и оценку — чего сегодня не хватает судостроителям области для их стабильной работы. Итогом этого исследования должна стать четкая инструкция для региональных властей о необходимых мерах для развития этой отрасли», — сказал первый заместитель председателя комитета экономического разви-

тия и инвестиционной деятельности Ленинградской области Максим Кисельников.

Следующий этап проводимой научно-исследовательской работы должен завершиться в середине сентября.

В настоящее время судостроительные предприятия Ленинградской области создают технику, обеспечивающую: обороноспособность страны; топливно-энергетическую безопасность (строительство буровых платформ и судов малого и среднего тоннажа для разработки морских шельфовых месторождений углеводородного сырья); транспортную безопасность; мобилизационную готовность и устойчивое функционирование экономики России в чрезвычайных ситуациях (строительство судов торгового флота, судов сопровождения, судов на воздушной подушке).

Основными судостроительными предприятиями Ленинградской области являются: «Выборгский судостроительный завод» (город Выборг), Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Кировский район, город Отрадное), «Невский судостроительно-ремонтный завод» (Кировский район, город Шлиссельбург),

Свирская судостроительная верфь (Подпорожский район, поселок Никольский), ОАО «Завод «Буревестник» (город Гатчина), ОАО «Завод «КРИЗО» (город Гатчина), ОАО «Завод «Ладога» (город Кировск).

Для оценки рынка и потребностей областных судостроителей в этом году Ленинградская область заказала выполнение научно-исследовательской работы по теме «Состояние и перспективы развития судостроительного кластера Ленинградской области». Работа включает в себя анализ, прогноз развития рынка судостроения и судоремонта в региональном, федеральном и международном аспектах, определение потребностей в производстве и технологиях, оценка спроса на продукцию и услуги кластера на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Также будут проанализированы меры государственной поддержки судостроения и судоремонта в Российской Федерации и международный опыт. Итогом исследования станет разработка программы «Развитие судостроительного кластера Ленинградской области».

В научном сообществе должно быть движение

Подведены итоги конкурса выпускных работ студентов Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГМТУ), который уже в третий раз проводился Российским морским регистром судоходства (РС). О результатах конкурса, различных формах работы Регистра со студентами, отношении молодежи к труду инженера мы беседуем с Максимом Бойко, который сам несколько лет назад пришел в Регистр как практикант, а сегодня в должности начальника научно-исследовательского отдела РС активно сотрудничает с отраслевыми вузами, поддерживая престиж морского образования.

— **Максим, расскажите, пожалуйста, подробнее про конкурс выпускных работ.**

— Впервые конкурс дипломных работ среди студентов и аспирантов СПбГМТУ и ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова был объявлен Регистром в 2013 году в честь 100-летия классификационного общества и с тех пор проводится ежегодно. Его цель — стимулировать молодых специалистов морского профиля для выполнения научных работ по темам, имеющим прикладное значение для развития нормативной базы РС. Один из главных аспектов при выборе победителя нашего конкурса — практическая ценность дипломной работы для развития нормативной базы Регистра. Так, для нашей конкурсной комиссии, в которую обязательно входят специалисты РС, представляют особый интерес темы, связанные с ключевыми направлениями деятельности Регистра — безопасностью морских судов и объектов обустройства морских нефтегазовых месторождений, применением новых технологий при проектировании и строительстве судов, внедрением информационных технологий на этапах проектирования, постройки и эксплуатации судов. В этом году из двенадцати претендентов награда РС удостоены два выпускника морского технического университета: бакалавр профиля «Кораблестроение» Таисия Кузнецова с работой «Проектирование конструкции ледовых усилений морского транспортного судна» и инженер специальности «Океанотехника» Василий Пяткин («Проектирование судна для восстановления дебита скважин»). В целом же я могу отметить актуальность и высокий уровень всех представленных на суд конкурсной комиссии работ, и мы сочли возможным пригласить нескольких выпускников СПбГМТУ на стажировку в Регистр. Что касается призеров прошлых лет, насколько я знаю, они хорошо трудоустроились по инженерной специальности в судостроительной отрасли.

— **Существует ли возможность у рядового студента морской специальности пройти практику в Регистре?**

— У нас существует процедура приема студентов на летнюю практику. И некоторые практиканты остаются работать в Регистре. Поскольку я сам прошел

этот путь, считаю его вполне работоспособным. Я проходил практику в отделе конструкции корпуса и судовых устройств, где в «боевых» условиях ознакомился с тем, чем занимается классификационное общество. После месяца практики меня пригласили работать в Регистр, и я совмещал работу, занятия в университете и подготовку магистерской диссертации. После защиты магистерской диссертации я поступил на работу инженером в тот же отдел, где уже впоследствии совмещал работу и подготовку кандидатской диссертации.

Работа в классификационном обществе не совсем обычная для инженера, только что закончившего вуз. Большинство студентов, выбравших специальность, связанную с проектированием и конструкцией судов, в большинстве своем приходят в конструкторские бюро, где занимаются разработкой конструкторских чертежей, либо в научных институты, где выполняют научно-исследовательские работы. Мне же хотелось выбрать направление, связанное с эксплуатацией современных судов, международной деятельностью, разработкой нормативных документов. Это достаточно широкий спектр направлений, который требует от инженера постоянно расширять свой кругозор и эрудицию, развивать коммуникативные навыки, хорошо ориентироваться в существующих отечественных и международных нормативных документах. Нужно уметь приспосабливаться к условиям многоплановости поставленных задач.

— **А если студент решит стать инспектором Регистра?**

— Нет сегодня такого учебного заведения, где могли бы подготовить инженера-инспектора (сюрвейера), который сразу после института готов к выполнению всех своих обязанностей. Поэтому мы прекрасно понимаем — для того, чтобы «вырастить» инженера-инспектора, который будет качественно выполнять свои обязанности, мы должны принимать участие в подготовке специалиста сразу на нескольких уровнях, начиная со студенческой скамьи и заканчивая подготовкой в системе Регистра.

Приходя на работу в Регистр, ни один специалист не начинает сразу заниматься выполнением освидетельствований. Прежде он должен пройти большой курс подготовки по системе, аналогич-



ной институтской — с лекциями, наставниками, билетами с вопросами, экзаменами. А вот для того, чтобы успешно пройти этот курс подготовки, специалист должен обладать хорошими базовыми знаниями, полученными в университете. Поэтому студент должен прежде всего много учиться.

С этой позиции подготовки потенциальных работников Регистра, а также специалистов морской отрасли, которые должны представлять сущность работы классификационного общества, мы подходим к работе с отраслевыми университетами. Высококвалифицированные работники Регистра, много лет отдавшие своей профессии, читают студентам Санкт-Петербургского государственного морского технического университета и Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова специальные курсы, знакомят их с основами будущей специальности. Так, в СПбГМТУ наши специалисты преподают «Технический надзор за судами в эксплуатации», «Сюрвейерское обслуживание в судоходстве», в ГУМРФ читают лекции по электротехнике и информационно-измерительным системам, работают в государственных аттестационных комиссиях.

Конечно, взаимодействие с отраслевыми учебными заведениями надо развивать и дальше. Разрабатывать способы поощрения не только студентов, но профессорско-преподаватель-

ского состава. Кстати, в рамках реализации ежегодного плана научно-исследовательских работ Регистра мы активно сотрудничаем с несколькими ведущими техническими вузами, привлекаем работников вузов и студентов к научным исследованиям по заданию Регистра.

— **Какие еще у Регистра есть формы работы со студентами?**

— Студенческие конференции. В чем я вижу основные преимущества таких конференций? Объясню на примере. Прекрасно помню, когда мы студентами писали дипломную работу, иногда было сложно понять, а какой в этом всем толк: вот тебе дают пароход и его нужно запроецировать по разным разделам — по корпусу, энергетической установке, посчитать экономику и пр. Потом на последнем этапе экзаменационная комиссия выносит решение: правильно ты это сделал или нет. Многие относились к этому достаточно формально: ну спроектировали и спроектировали. Благодаря подобным студенческим конференциям студенты 3–4 курса могут показать свои работы на более раннем этапе, а специалисты Регистра задают им те же вопросы, что и проектантам, приходящим в РС с готовыми проектами и желанием получить класс. И студенты видят, что дипломное проектирование, разработка магистерской или кандидатской

диссертации имеют совершенно ясное и понятное практическое приложение. Есть идея в дальнейшем подключить к работе студенческих конференций секции Научно-технического совета Регистра: думаю, студентам будет интересно и крайне полезно общение с видными представителями научной общественности.

С 2015 года мы проводим большую научную конференцию «Актуальные задачи развития судостроения и судоходства», на которую кроме ведущих специалистов отрасли приглашаем студентов и аспирантов.

Мы открыты к сотрудничеству и в рамках журнала «Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства». К публикации принимаются не только материалы, написанные мэтрами. Мы настаиваем, чтобы в каждой статье были сложные изыскания и открытия, достойные Нобелевских лауреатов. Мы понимаем, что аспирантам публикации нужны, чтобы сделать себе имя. И если в своих статьях или пусть даже заметках они описывают интересные профессиональные результаты своей деятельности — мы готовы их опубликовать. Главное — чтобы все опубликованные результаты имели практическую ценность. А для отбора работ к публикации у нашего журнала есть редколлегия, которая осуществляет рецензирование. В научном сообществе должно быть движение, поток, деятельность. Соответственно, предназначение журнала — обмен знаниями, информацией, результатами, которые получаются в процессе работы. Мы не хотим, чтобы журнал выглядел скучным академическим изданием. Наша главная задача — чтобы журнал читали.

— **Можете кратко сформулировать основную идею вашей работы со студентами?**

— Наметилась тенденция снижения престижа морских профессий. Мы же стремимся вернуть элемент элитарности инженерного образования в области кораблестроения. Регистр заинтересован в воспитании не только инженеров-инспекторов, но и морских инженеров, с которыми впоследствии придется выстраивать профессиональный диалог. Более того, элемент престижа необходимо возвращать рабочим специальностям, связанным с постройкой судов: сварщикам, сборщикам, рубщикам. Реализация этих задач — это вызов, перед которым сейчас находится вся отрасль.

Будущее российского флота зависит от общего инженерного уровня специалистов отрасли. Поэтому не менее сильно, чем в своих высококвалифицированных специалистах, мы заинтересованы в том, чтобы работающие с нами представители проектных бюро показывали качественные проекты. Это всегда положительно сказывается и на безопасности судов, и на имидже отечественного судостроения.



Швартовка на Москве-реке: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

В Москве, на Москве-реке, появится 40 мест, куда смогут пришвартовываться суда, передает агентство городских новостей «Москва» со ссылкой на заместителя мэра столицы по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина.

«У нас три типа благоустройства. Первое — это капитальное благоустройство, то есть это набережная пешеходная, велосипедные дорожки, зоны отдыха, причальные стенки, где возможно будет 40 мест на реке, куда смогут пришвартовываться суда. То есть, так называемые общественные центры, на протяженности Москвы-реки будет 40 таких точек», — сказал Хуснуллин, цитирует агентство.

Заместитель мэра уточнил, что на реке будет 40 общественных центров, которые будут иметь возможность для швартования судов. Будет организована возможность для швартования как небольших лодок, так и больших судов.

Ранее сообщалось о ссылке на главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова, что на набережных Москвы-реки планируется создать 40 общественных пространств воды — «порталов» общей площадью более 400 га. По словам Кузнецова, «портал» — это открытая к воде общественная площадь. По словам главного архитектора Москвы, эта идея легла

в основу концепции победителя международного конкурса на проект по реорганизации прибрежных территорий Москвы-реки бюро «Проект Меганом».

Уточнялось также, что предполагается организовать «порталы» нескольких типов: благоустройство с возможными сезонными объектами, благоустройство с размещением объекта (без реорганизации прилегающих территорий) и благоустройство и размещение объекта в рамках комплексной реорганизации территории. При этом «порталы» первого типа будут размещаться преимущественно на городской территории, в пределах особо охраняемых природных территорий (ООПТ), природных и озелененных территорий. Всего их будет 18 общей площадью 170 га. «Это «порталы» — Спасский затон (Три бухты); Шукинские ворота; Серебряное озеро, Крылатские ворота; Живописный мост; Карамышевские ворота; Деловые ворота; площадь Европы, Лужнецкие ворота; Устье Яузы, Дом музыки; Нагатинский мыс;

Коломенское; Дьяковские ворота; Марьянские ворота; Братеевские ворота; Водная ярмарка; Круиз Капотня», — говорилось в сообщении пресс-служб комитета по архитектуре и градостроительству Москвы.

«Порталы» второго типа, предусматривающие благоустройство с размещением объекта без реорганизации прилегающих территорий, планируется разместить преимущественно на городской территории, вне границ ООПТ и природных комплексов. Всего их будет пять площадью 34 га. Среди «порталов» — Троице-Лыково, Зарядье, Кожуховская бухта, Печатниковские ворота и Коломенские ворота. Третий тип «порталов», предполагающий благоустройство и размещение объекта в рамках комплексной реорганизации территории, появится на территориях крупных земельпользователей, имеющих потенциал к реорганизации.

По данным Москомархитектуры, они будут реализовываться преимущественно за счет инвесторов. Всего их будет 15, ориен-

тировочной площадью 170 га. Это Рублево-Архангельское, Астрофизика, Устье Сходни, Строгинские ворота, Устье Химки, Мневниковские ворота, Парламентский сад, Филевские ворота, Кутузовские ворота, Бадаевские ворота, Устье Сетуни, Даниловские ворота, Планета ЗИЛ, Парк развлечений, Курьяновские ворота».

Заметим, что ранее главный архитектор Москвы Сергей Кузнецов сообщал также о масштабной программе по улучшению экологической ситуации на Москве-реке. В частности, планируется на протяжении реки построить 53 новых очистных сооружений. Первая очередь новых очистных комплексов должна заработать уже к 2018 году.

«Транспортный аспект реки будет сохраняться и развиваться», — отметил также Кузнецов. — Но у нас никогда не развивались пассажирские перевозки, и мы на это обратим внимание. Сейчас перевозки в пять раз меньше, чем в среднем по городу. Но, нам кажется, они будут расти в процессе развития реки».

Юбилейные проекты

80 лет назад, 10 июля 1935 года, был утвержден Генеральный план реконструкции города Москвы. Авторы Генплана, видные архитекторы Сергей Чернышёв и Владимир Семёнов, уделили большое внимание обустройству главной водной артерии столицы — Москва-реке.

Концепция предусматривала «обводнение» столицы: строительство ряда каналов, речных вокзалов, развитие инфраструктуры водного туризма. Именно тогда родилась идея, что «Москва — порт пяти морей».

Генплан предписывал «построить к началу 1938 г. взамен ныне существующих четыре новых моста через Москву-реку: Большой Каменный, Крымский, Москворецкий и Краснохолмский». Уже через три года в городе был возведен каскад из пяти новых мостов в центре столицы: Крымский, Большой Каменный, Большой Москворецкий, Большой Устьинский и Большой Краснохолмский мосты были построены в короткие сроки и торжественно открыты к 1 Мая 1938 года. Их высокие пролеты смогли пропускать пассажирские теплоходы и грузовые суда. Крымский мост на начало XXI века был единственным вантовым мостом в столице, а по длине речного пролета, которая составляет 168 метров, долго оставался одним из самых больших в Европе.

Новый 128-километровый канал им. Москвы был открыт весной 1937 года. Тогда же были сооружены Хорошевское и Карамышевское спрямления, несколько гидроэлектростанций на Москве-реке, построено величественное здание Северного речного вокзала на Химкинском водохранилище.

Новые идеи

«Столичная судоходная компания» заявила о новых проектах, запущенных в 2015 году.

«Речной факультет» — проект, ориентированный на исследователей и любителей архитектуры. Первые экскурсии «Речного факультета», подготовленные вместе с проектом «Москва глазами инженера», проходят по центру Москвы и посвящены мостам и фабрикам на воде. Все экскурсии имеют архитектурное и инженерное образование.

10 июля компания запустила первый детский теплоход, программу для которого разработали вместе с «Мастерславлем» (центром, где дети в развлекательной форме знакомятся с профессиями). Во время рейса пассажиры изучают морские профессии, пытаются различить речных рыб, осваивают флажковую азбуку и делают открытки на морские темы.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС
НА РЕКОНСТРУКЦИЮ
ГИДРОУЗЛА БЕЛОМУТ
КАНАЛА ИМ. МОСКВЫ

Объявлен конкурс на реконструкцию гидроузла Белоомут канала им. Москвы. Как следует из материалов конкурса, максимальная цена контракта составляет 5 млрд 595 млн 997,12 руб. Заявки на участие в конкурсе принимаются до 21 августа 2015 года включительно.

ВВЕДЕН ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ОСАДКЕ
СУДОВ НА РЯДЕ УЧАСТКОВ

МОСКОВСКОГО БАСЕЙНА ВВП РФ

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны жизни и здоровья людей с 1 по 31 августа 2015 года введены ограничения по осадке судов на ряде участков внутренних водных путей Московского бассейна. Об этом говорится в материалах ФГБУ «Канал имени Москвы».

Ограничения введены при прохождении следующих участков:

р. Ока: от г. Калуга до н/п Алексин — осадка судов до 45 см;

р. Ока: от н/п Апраксин до н/п Щурово — осадка судов до 55 см;

р. Ока: от шлюза «Кузьминск» до г. Рязань — осадка судов до 55 см.

ДОЖДИ НАПОЛНИЛИ
ВОДОХРАНИЛИЩЕ

Уровень воды в Рыбинском водохранилище повысился до нормальных значений и стабилизировался, сообщает Росводресурсы. Это стало возможным отчасти благодаря комплексу мероприятий, проведенному весной: Угличская и Рыбинская ГЭС работали в специальном режиме. А в период с 19 апреля по 16-е мая не работала Рыбинская ГЭС, со 2-го по 5-е апреля не функционировала Угличская ГЭС. Запасы воды в апреле были заметно ниже многолетних значений — почти на 15%. Но основная причина улучшения ситуации — обильные летние дожди. Водохозяйство на Верхней Волге теперь может осуществляться в полном объеме, без ограничений.

Дебаркадеры уходят
с Москвы-реки

Плавающий объект, который первым исключен из Государственного судового реестра в текущем году, отбуксировали из района Серебряный Бор под контролем ГКУ «Организатор перевозок», сообщает пресс-служба департамента транспорта и развития транспортной инфраструктуры города Москвы.

Согласно Постановлению Правительства Москвы от 26 сентября 2013 года № 641-ПП, объекты, которые не пригодны для судоходства и исключены из Государственного судового реестра, не могут занимать акваторию столицы. Сегодня набережные Москвы все больше адаптируются под запросы горожан — на них появляются велодорожки, кафе и другие зоны отдыха. А плавающие объекты в большинстве своем не вписываются в панораму акватории, к тому же загромождают вид на исторические здания.

В рамках нормативного акта, если в течение семи рабочих дней владелец не сообщает о готовности самостоятельно отбуксировать дебаркадер, это организуют работники ГКУ «Организатор перевозок». 13 июля 2015 года Департамент транспорта Москвы издал приказ о транспортировке дебаркадера под номером «1101» (правообладатель спортивный клуб «Волна»). На плававшем объекте собственник оборудовал дом. Когда ранее работники ГКУ «Организатор перевозок» прибыли на дебаркадер, люди, которые представились его владельцами, попытались сорвать операцию. Поэтому все работы велись под наблюдением полицейских. Жильцы сначала забаррикадировались внутри дебаркадера, но спустя час все-таки сошли на берег. Однако при транспортировке объекта попытались попасть обратно в свой «плавающий дом». Несмотря на все эти происшествия, дебаркадер готовят к транспортировке в порт города Кимры Тверской области, где он будет стоять, пока собственник не возместит бюджету Москвы все расходы на его перемещение.

С 2013 года из акватории Москвы убрали 33 бывших судна, из них 12 находились в центральном районе столицы — на Фрунзенской, Краснопресненской, Космодамианской и Бережковской набережных. Все эти объекты исключены из Государственного судового реестра, поскольку больше не пригодны для судоходства. 23 объекта владельцы удалили самостоятельно, еще 10 — транспортировали силами ГКУ «Организатор перевозок».

Всего с начала года силами ГКУ «Организатор перевозок» отведено несколько объектов, первым из них был плавающий ресторан «Генашвале Сити» (Дебаркадер № 61), а с открытием навигации были перемещены «Динамо» (Дебаркадер № 804), «Водник» (ДЖ-68) и дебаркадер «Мама Зоя».

Большинство владельцев обращались в суд, чтобы оспорить приказы об исключении объектов из Государственного судового реестра и об их демонтаже. Арбитражный суд Москвы рассмотрел уже 20 подобных дел и отказал в удовлетворении этих требований. Ожидаются решения еще по 5 случаям.

Летом этого года акватория Москвы будет полностью освобождена от незарегистрированных судов.

Как поясняют в департаменте транспорта и развития транспортной инфраструктуры города Москвы, дебаркадеры не вписываются в план развития города, они оказывают негативное влияние на экологию, портят облик города, загромождают вид на исторические здания и памятники архитектуры. После того, как акватория освободится от дебаркадеров, набережные будут благоустроены причалями, велодорожками и зонами отдыха для горожан.

В Костроме —
новый мост,...

В Костроме планируется построить второй мост через Волгу. Данный проект обсуждался в ходе встречи губернатора Костромской области Сергея Ситникова с министром транспорта Максимом Соколовым. Министр лично побывал на планируемом месте возведения нового мостового перехода.

По словам Ситникова, по проекту уже приняты важные решения, проводится межевание земли, будут зарезервированы участки.

Максим Соколов подчеркнул, что проект очень важен не только для региона, поскольку строительство второго моста через Волгу решает проблему движения транспорта в столицу, а также облегчит прохождение транзита в северной части страны».

На заседании Президиума Госсовета, которое прошло в прошлом году в Новосибирске, были поддержаны проекты с использованием механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП). По итогам заседания, дополнительные средства со следующего года планируется направлять в субъекты для поддержки проектов ГЧП, в первую очередь, строительства мостов и искусственных сооружений.

Министр отметил инициативу костромских властей в реализации подобных проектов на основе ГЧП с поддержкой из федерального бюджета. По его словам, средства, замещаемые за счет сбора платы с 12-тонников за проезд по федеральным дорогам, могут быть направлены из федерального дорожного фонда в дорожные фонды субъектов РФ как раз на реализацию проектов с привлечением внебюджетных источников на развитие дорожного хозяйства. «Важно сформировать модель и проработать ее с инвесторами, финансовыми институтами, банками», — сказал М. Соколов.

... в Ярославле —
транспортный
узел

В Ярославской области планируется построить крупный транспортный узел, который объединит все виды транспорта: автомобильный, речной, железнодорожный и воздушный. Как сообщил ТАСС зампред регионального правительства Михаил Крупин, стоимость проекта — 22 млрд руб. Предполагается, что большую часть затрат (около 19 млрд руб.), в том числе на проектирование, ляжет на частных инвесторов — российских и зарубежных.

Крупин отметил, что у нового транспортного-пересадочного узла, который может стать одним из самых крупных в ЦФО, огромный потенциал. Ярославль очень хорошо расположен с точки зрения путей сообщения во всех направлениях. Из речного порта можно попасть как в Санкт-Петербург или Мурманск, так и в Астрахань и Черное море.

Проект рассчитан на реализацию в течение 10 лет.

Водное турне

Солисты Русского камерного оркестра под управлением Сергея Проскурина дали ряд концертов по городам и селам на водном пути от Санкт-Петербурга до Москвы.

Курские музыканты приняли участие в необычном туре, который проходил с 12 по 20 июня при поддержке Московского речного пароходства. Связь между двумя столицами осуществляется посредством естественных водных путей — рек и озер, а также многочисленных искусствен-

ных гидротехнических сооружений — водохранилищ и каналов со шлюзовыми системами.

Так, на теплоходе «Княжна Виктория» куряне проследовали от Северной столицы сначала до этнической деревни Мандраги в Ленинградской области, затем до острова Валаам в Ладожском озере. Волго-Балтийский участок водного

пути включал посещение знаменитого архитектурного ансамбля на острове Кизи Онежского озера, старинного русского села Горицы и города Череповец на берегу Рыбинского водохранилища. На пристанях проходящих населенных пунктов и на палубе самого теплохода оркестранты исполняли произведения Чайковского, Баха,

Генделя, Бетховена и Моцарта.

«Среди слушателей было много иностранных гостей из Европы и США, — рассказал изданию «Друг для друга» руководитель оркестра Сергей Проскурин. — Их особенно поразило сочетание российских красоты классической музыки. Да и нам никогда прежде не приходилось играть в такой сказочной обстановке. Насколько все-таки красива наша страна... Когда мы вошли в Ладожское озеро, оно показалось морем, по берегам которого тянулись бескрайние леса, где цвела сирень. А рядом — Онежское озеро: совершенно другой цвет воды, иная природа!»



Спущен на воду танкер «Сергей Терсков» для МРП

На астраханском судостроительном предприятии «Лотос» 24 июля спущено на воду новое судно проекта RST25, построенное по заказу ОАО «Московское речное пароходство», «Сергей Терсков». Суда проекта RST25 строятся на «Лотосе» по лизинговой схеме при участии лизингодателя — ЗАО «Гознак-лизинг» и лизингополучателя — МРП.

Танкер проекта RST-25 — новый класс танкеров «река-море» с повышенным классом экологической безопасности и автоматизации, проект разработан Морским Инженерным Бюро (г. Санкт-Петербург). Это самоходное нефтеналивное судно с шестью грузовыми танками, предназначенное для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с возможностью одновременно перевозить грузы двух разных сортов. Судно соответствует международным требованиям перевозки нефтепродуктов, удовлетворяет габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского пути.

В торжественной церемонии именная церемония и спуска на воду судна приняли участие советник президента ОСК Андрей Доброхотов, генеральный директор АО «Росшельф» Алексей Жидков, губернатор Астраханской области Александр Жилкин, представители компании-заказчика.

На торжественной церемонии спуска на воду танкера губернатор Астра-

ханской области Александр Жилкин выразил слова благодарности «Московскому речному пароходству» за доверие судозаводу в самый сложный для «Лотоса» период. «Когда подписывался контракт, вы знали, в каком состоянии находился завод «Лотос», мы этого не скрывали, — сказал губернатор, — мы его должны были загрузить заказами, гарантируя, что качество будет».

Новый спущенный на воду танкер назван в честь бывшего генерального директора завода «Лотос» Сергея Константиновича Терскова, который внес большой вклад в развитие завода и в развитие всей судостроительной отрасли в Астраханской области.

По традиции судно нарекла «крестная мать» — ей стала вдова С. К. Терскова Любовь Павловна.

Главное на ОАО «Лотос» судно проекта RST25 «Сергей Терсков» (строительный номер 25004) было заложено 06.09.11. Спущено на воду 24.07.15., на пять месяцев раньше срока.

Второе на ОАО «Лотос» судно проекта RST25 «Яков Гунин» (строительный номер 25005) было заложено 06.09.11.

Сдача планируется на осень 2015 года с опережением графика на 1,5 месяца.

По словам врио гендиректора «Лотоса» Владимира Кулакова, завод рассчитывает получить и новые контракты. В планах — подписание контракта с Московским речным пароходством о строительстве двух наливных барж.

ОАО «Московское речное пароходство» предлагает услуги по перевозке грузов и пассажиров на внутренних водных путях европейской части РФ. На балансе пароходства имеется свыше 150 единиц грузового и более 20 единиц пассажирского флота, а также перегрузочная и добывающая техника. С 2012 года в состав пароходства вошло подразделение, занимающееся перевозкой нефти и нефтепродуктов «МРП-танкер».

ОАО «Судостроительный завод «Лотос» (входит в ОСК) является одним из крупнейших предприятий Астраханской области и Южного федерального округа, имеет сертификаты Российского морского регистра судоходства, Российского речного регистра, GL и Ростехнадзора.

Московское речное пароходство планирует построить серию круизных судов

ОАО «Московское речное пароходство» планирует построить серию круизных судов, проект которых разработало Морское инженерное бюро Санкт-Петербурга. Стоимость каждого ориентировочно оценивается в 2,5 млрд руб. Об этом сообщил генеральный директор компании Константин Анисимов.



«Эти суда смогут работать не только на внутренних водных путях, но и смогут совершать круизы в Каспийском море, а также в Черном и Азовском морях. С учетом того, что сегодня в некоторые порты, например, Крыма, никакие другие суда зайти не могут, то становятся востребованными именно те теплоходы, которые могут работать и на внутренних водных путях, и выходить в морские районы. До этого таких судов вообще не было в России, — сказал Анисимов. — Мы давно прорабатываем вопрос строительства серии круизных судов, разработан и оплачен проект».

По его словам, в ближайшие годы планируется построить два-три таких судна. Он отметил, что в настоящее время ведутся переговоры с ОСК и Минпромторгом о финансовой поддержке этого проекта, «так как судно круизное достаточно дорогое, окупается долго, поэтому необходимы дополнительные меры поддержки».

По его слова, ведутся переговоры и с заводами. Не исключено, что контракт на строительство круизного судна может быть подписан с судостроительным заводом «Лотос» (Астраханская область, входит в ОСК).



Страницы истории судостроения

Рыбинские судостроители отмечают 85-летие предприятия

История АО «ССЗ «Вымпел» ведет свой отсчет с 11 июля 1930 года. В этот день было подписано соглашение между Государственным Всесоюзным объединением речного судостроения и Исполкомом города Рыбинска об отводе земельного участка для строительства катерного завода.

Первое судно было заложено на предприятии 9 июля 1931 года. В 1934–1935 годах началась специализация завода на строительстве боевых катеров, в 1935 году на экспорт были поставлены первые четыре катера.

С первых дней Великой Отечественной войны завод перешёл на выпуск продукции только для фронта. Катера, изначально предназначавшиеся для различных отраслей народного хозяйства, оснащались вооружением. С окончанием войны для рыбинского предприятия начался новый период истории. В 1949 году завод приступил к строительству пожарных катеров, продолжающемуся и поныне. С середины 50-х годов завод выпускает ракетные катера. Эти корабли, оснащенные крылатыми ракетами П-15, участвовали в локальных конфликтах на Ближнем Востоке, в Индийском океане и привели к «катерному буму» в мировом судостроении. В течение последующих 12 лет предприятием было выпущено 86 ракетных катеров, которые поставлены в страны Европы, Азии, Африки и Латинской Америки.

Знаковым для завода стал 1980 год — год сдачи головного ракетного катера проекта 1241РЭ «Молния». Этот катер по вооружению соответствует мировым

стандартам, а по ходовым качествам и энергоустановке превосходит лучшие зарубежные образцы.

За 85 лет завод прошел путь от полукустарного производства до одного из лучших судостроительных предприятий страны. С момента основания в 1930 году предприятием выпущено свыше 30 тысяч кораблей различных типов. За последние 40 лет более 1800 катеров было поставлено в 29 стран мира. Судостроительный завод «Вымпел» долгие годы является производителем и поставщиком катеров для всех силовых ведомств Российской Федерации и для иностранных заказчиков.

В 2014 году предприятие приступило к строительству инновационного судна на подводных крыльях «Комета 120 М». ССЗ «Вымпел» освоил производство катеров из полимерных композитных материалов, намерен начать строительство судов на воздушной подушке.

Имея разностороннюю производственную базу и высококвалифицированный персонал, в настоящее время АО «ССЗ «Вымпел» серийно производит боевые ракетные и патрульные катера нового поколения, скоростные поисково-спасательные, пожарные, гидрографические, рыболовные, буксирные и другие специализированные суда, обеспечивая гарантийное и сервисное

обслуживание выпускаемой продукции на всех флотах Российской Федерации.

Издательство «МЕДИАРОСТ» специально к юбилею предприятия выпустило книгу, в которой читатели смогут проследить за интересным, далеко не всегда простым путём становления предприятия.

Так, во время Великой Отечественной войны, 25 мая 1943 года завод подвергся массовой бомбардировке фугасными и зажигательными бомбами. Были разрушены все основные цеха завода, получили серьёзные повреждения катера, готовые к отправке на фронт. Но самое главное — погибли люди, в том числе директор завода Н. В. Щербина и главный инженер Т. Д. Дудченко. Однако страшная трагедия не сломила людей, они нашли в себе силы приступить к восстановлению завода на следующий день после бомбёжки.

В условиях отсутствия хорошего оборудования и передовых технологий, люди вынуждены были искать нетривиальные решения, чтобы подручными средствами выполнить технические сложные работы. Токарный станок приводился в действие трёхметровым деревянным колесом с ременной передачей. Чтобы токарь мог обрабатывать детали, четверо рабочих попарно вращали колесо. Металл резали ручными ножницами.

Ярославские корабли отметили 95-летие завода

ПАО «Ярославский судостроительный завод» отметило 95-летие со дня основания предприятия.

Торжественные мероприятия прошли во дворце культуры «Судостроитель», где собрались сотрудники ЯСЗ, ветераны и члены их семей, многочисленные гости.

Со знаменательным праздником нынешний коллектив и ветеранов завода со сцены актового зала тепло поздравили представители Министерства промышленности и торговли, Департамента береговой охраны Пограничной службы ФСБ, главного командования Военно-Морского Флота, правительства Ярославской области и Ярославля, Фрунзенского района города, а также профсоюзных и финансовых организаций. Были зачитаны приветствия руководителей Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству, АО «Судэкспорт», Департамента экспорта специмущества и услуг ВМФ ОАО «Рособоронэкспорт».

Знаменательным событием этого дня стало чествование лучших работников завода, удостоенных за свой труд различных наград федеральных и региональных ведомств, заслуживших права, чтобы их фотографии были размещены на Доске Почета ПАО «ЯСЗ».

Накануне юбилея ярославские корабли преподнесли себе своеобразный подарок: спустили на воду многоцелевой катер проекта 02220 «Ярославец-М» и заложили второй морской буксир нового поколения проекта 23470 заводской номер 411 «Андрей Степанов».

МГАВТ и СПбГМТУ подписали соглашение о сотрудничестве

«Московская государственная академия водного транспорта» и «Санкт-Петербургский государственный морской технический университет» 17 июля 2015 года подписали соглашение о сотрудничестве в научно-технической, научно-образовательной и производственной сферах деятельности.

Участники соглашения будут взаимодействовать по следующим направлениям: проведение совместных разработок, в том числе при выполнении работ в Арктической зоне Российской Федерации, по созданию и внедрению инновационных технологий и оборудования в области гидрометеорологии и смежных с ней областях, в том числе мониторинга окружающей среды, ее загрязнения, разработки новых методов и технологий анализа распространения аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, переработки нефти, мазута и тяжелых нефтяных остатков. Также планируются разработки в области развития перспективных методов и технологий получения, интегрированной обработки и использования данных дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ), а также выполнение совместных экспедицион-

ных и экспериментальных исследований, направленных на внедрение новых технологий.

Вузы планируют проведение совместных работ по созданию и дальнейшей эксплуатации комплексных автоматизированных информационных технологий, обеспечивающих сбор, хранение, обработку и распространение информации, а также эксплуатацию и сопровождению автоматизированных технологий сбора, контроля, накопления, обработки и распространения информации в области совместных исследований. Кроме того, планируется взаимодействие в сфере применения в проектировании и строительстве судов, современных технологий и оборудования. Совместное участие в реализации федеральных целевых программ, в научных, научно-технических, инновационных программах и конкурсах, грантах, объявляемых Министерством образова-

ния и науки, Министерством транспорта, Министерством промышленности и торговли, государственными научными фондами. Сотрудничество в области повышения квалификации специалистов и подготовки кадров в рамках образовательной деятельности, осуществляемой ФГБОУ ВО «МГАВТ» и ФГБОУ ВПО «СПбГМТУ».

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет — российский вуз, который на трех основных факультетах готовит морских инженеров-специалистов мирового класса по проектированию, постройке и технической эксплуатации морских судов, боевых надводных кораблей и подводных лодок, технических средств обеспечения разведки и добычи нефти, газа и других полезных ископаемых на морском дне.

Московский институт инженеров водного транспорта был

учрежден в 1980 году на базе Московского филиала Ленинградского института водного транспорта. В 1989 году был создан единый учебный комплекс «Московский институт водного транспорта», в который вошли Московский институт инженеров водного транспорта, Московский речной техникум, образованный в 1934 году, и СГПТУ № 202. В 1993 году институт был переименован в Московскую государственную академию водного транспорта. В настоящее время академия представляет собой крупный научно-образовательный комплекс, в состав которого входят пять факультетов и 27 кафедр (в том числе 18 выпускающих и девять общеобразовательных), а также — на правах структурного подразделения — колледж, осуществляющий подготовку по программам среднего профессионального образования.

ВЫПУСК ЮРИСТОВ

В МГАВТ состоялась торжественная церемония вручения дипломов выпускникам факультета транспортного права.

Дипломы с отличием вручил и. о. ректора МГАВТ Владимир Владимирович Якунчиков. С теплыми напутственными словами к выпускникам обратились проректор по воспитательной работе Игорь Мищенко и декан факультета Транспортного права Виталий Шеломенцев.



ВСТРЕЧА ПРОФЕССИОНАЛОВ

В МГАВТ прошла встреча профессорско-преподавательского состава с заместителем министра транспорта Российской Федерации и заместителем руководителя ФАМРТ.

Колледж Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) посетили заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский и заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай. Как сообщили «Российскому судоходству» в академии, гости осмотрели не только учебный корпус, но побывали также в двух общежитиях — № 1 и № 3.

В ходе визита в актовом зале колледжа состоялась встреча с профессорско-преподавательским составом академии, на которой были обсуждены вопросы, касающиеся учебного процесса, научной деятельности и дальнейших перспектив МГАВТ.

Минута памяти



Курсанты МГАВТ отдали дань памяти советскому воинскому захоронению в Норвегии.

Учебный трехмачтовый фрегат «Мир» принимает участие в международной парусной регате «Гонка больших парусников 2015» в Норвегии. В гонке приняли участие 56 парусных судов из более 30 стран. Команду парусника «Мир» представили 137 курсантов, из которых 23 курсанта Московской государственной академии водного транспорта.

Находясь в дальнем походе в честь 70-летия Великой Победы на парусном учебном судне «Мир», курсанты посетили советское военное захоронение в городе Кристиансанн (Норве-

гия) и возложили цветы к братской могиле.

Военное кладбище находится в северной части Кристиансанна. Братская могила расположена у каменной изгороди, проходящей вдоль дороги. На ней установлен памятник из серого гранита. На лицевой стороне высечена пятиконечная звезда, ниже надпись на русском и норвежском языках: «В память о советских гражданах, погибших в Норвегии во время войны 1941–1945 гг. и похороненных здесь». У основания и на площадке перед памятником установлены гранитные плиты с именами

погибших военнопленных.

В патриотической акции приняли участие также экипажи двух других легендарных российских парусников «Крузенштерн» и «Седов». Мероприятие было организовано российским посольством.

«Мир» — учебный трехмачтовый корабль, построен на верфи Гданьска в 1987 году. Длина судна составляет 109,6 м, высота средней мачты — 49,5 м, парусник вмещает до 200 пассажиров. «Мир» считается самым быстрым парусником в мире, его официально зарегистрированная максимальная скорость под парусами составила 38,9 км/ч.

Экскурсия для абитуриентов



МГАВТ организовал экскурсию на учебно-тренажерном судне МГАВТ «Одиссея» по Москве-реке для абитуриентов академии и их родителей.

Учебно-тренажерное судно вышло в плавание от причала «Кленовый бульвар» к центру столицы — Московскому Кремлю.

Для большинства из гостей — это первый шаг к будущей профессии. Экскурсия позволила взглянуть на привычный атрибут столицы — Москву-реку как на серьезную судоходную артерию. Молодые люди с интересом осматривали многочисленные суда разных типов, обустройство набережных и причалов, следили за общением между собой капитанов сближающихся судов.

Во время экскурсии вдоль живописных берегов Москвы-реки, её великолепных исторических

набережных на вопросы будущих студентов отвечали декан факультета судоходства и эксплуатации флота Алексей Бойков, начальник отдела профессионально-ориентационной работы Татьяна Шекунова, сотрудники академии.

Специальными гостями мероприятия стали представители известного издательства «Советский спорт». Они подготовили подборку литературы, полезной для будущих студентов. Сотрудники издательства рассказали об интересном и познавательном контенте своих изданий, о перспективах современной полиграфии и интерактивных возможностях.



Усть-Донецкий порт расширяет грузовую базу

ЗАО «Усть-Донецкий порт» в 2015 году пополнил номенклатуру грузов щебнем. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал генеральный директор предприятия Андрей Пятериков.

«В этом году впервые после многолетнего перерыва Усть-Донецкий порт приступил к перевалке щебня. Ранее в Усть-Донецком поселке обработкой этого нерудного материала занималось другое предприятие — ООО «Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод» (УДССРЗ), которое также входит в состав Азово-Донского пароходства», — отметил Андрей Пятериков. Он уточнил, что УДП обеспечивает погрузку на водный транспорт щебня производства ОАО «Азово-Донская нерудная компания». Одновременно порт активно работает с другими грузами, в том числе углем, песком и камнем.

По словам Пятерикова, крытые склады минеральных удобрений заполнены почти на 100%. В частности, УДП переваливает карбамид. Напомним, для работы

с карбамидом в порту в прошлом году был введен в эксплуатацию специализированный перегрузочный комплекс мощностью 60 тыс. тонн.

«Вместе с тем мы наращиваем объем перевалки зерновых грузов на базе созданной в прошлом году инфраструктуры. Наш зерновой комплекс включает склад объемом хранения до 5 тыс. тонн зерновых грузов, оборудование для погрузки и разгрузки автотранспорта, автомобильеразгрузчик для погрузки на суда производительностью до 3 тыс. тонн в сутки, 100-тонные весы с возможностью приема зерновозов длиной до 24 м, а также лабораторию качества зерна. Зерно постоянно поступает в порт автотранспортом, работа отлажена, поэтому очереди быстро обрабатываются, формируются крупные

партии груза и отправляются водным транспортом грузополучателю», — рассказал гендиректор УДП.

Дополнительным направлением работы порта в этом году стала пауза транзитного флота в связи с низкой водностью на Нижнем Дону. Усть-Донецкий порт географически является удобной базой и располагает всем необходимым для распушки судов с сухими грузами, что позволяет судоходным компаниям минимизировать потери от маловодности, пояснил Андрей Пятериков.

Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт: он располагает девятью механизированными причалами общей протяженностью 1265 м и площадью для одновременного хранения объемом 400 тыс. тонн грузов.

Грузооборот меньше на треть

Общий грузооборот Азово-Донского речного бассейна, по данным на 1 августа 2015 года, сократился на 32,4% по сравнению с показателем за аналогичный период 2015 года и составил 4 млн 841 тыс. тонн грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Объем перевозок мазута снизился на 1,6%, до 1 млн 756 тыс. тонн, серы — на 28,5%, до 675 тыс. тонн, дизельного топлива — 18,2%, до 532 тыс. тонн, вакуумного газойля — в 3,6 раза, до 485 тыс. тонн, щебня — на 40,1%, до 279 тыс. тонн.

Общий судопоток в 2015 году составил 3 243 единицы судов и составов, что на 22,8% ниже соответствующего показателя годичной давности.

В июле 2015 года грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» уменьшился на 24,6% по сравнению с аналогичным показателем прошлого года и составил 1 млн 498 тыс. тонн грузов. В номенклатуре грузов преобладали мазут (36,9%), дизельное топливо (13,3%), вакуумный газойль (11,2%), сера (8,5%) и щебень (7,4%).

При этом падение произошло за счет транзита грузов, который в июле этого года снизился на 28,1%, до 1 млн 248 тыс. тонн. Внутренний грузооборот Азово-Донского речного бассейна остался на уровне прошлого года и составил 250 тыс. тонн грузов.

Судопоток в июле текущего года составил 1060 судов и составов: 517 в движении вниз и 543 в движении вверх. Год назад всего было 1087 судов и составов, в том числе 537 единиц флота вниз и 550 — вверх.

«Снижение показателей грузообо-

рота и судопотока в июле 2015 года связано с неблагоприятными гидрометеорологическими условиями, а также малыми расходами Цимлянского водохранилища», — пояснили в Азово-Донской бассейновой администрации.

Так, максимальная отметка Цимлянского водохранилища 31 июля 2015 года составила 31,97 м БС при нормальном проектном уровне 36,0 м. В связи с таким наполнением водохранилища и в соответствии с «Основным положением правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища» Донским бассейновым водным управлением (ДБВУ) был установлен режим сброски для нужд транспорта в объеме 200 куб. м/с, в то время как гарантированный судоходный попуск составляет 340 куб. м/с.

Фактические глубины в июле на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 340–370 см, от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката — 300–350 см, от первого Арпачинского переката до 3121-го км реки Дон — 390–400 см.

В связи с низкой водностью в июле производилось сопровождение судов путевыми теплоходами с запасом воды под днищем не менее 10 см: по данным на 1 августа 2015 года, всего была обеспечена проводка методом лидирования 260 судов.

Оперативный штаб Азово-Донского бассейна рекомендовал судоходным компаниям особое внимание уделить обеспечению безопасности судоходства. В настоящее время рассматривается вопрос о возможности проведения дополнительного дноуглубления лимитирующих участков водного пути ниже Кочетовского гидроузла с учетом недопущения просадки уровней воды.

Напомним, с 1 сентября 2015 года ДБВУ планирует сократить сбросной расход Цимлянского водохранилища до 150 куб. м/с. Оперативный штаб бассейна просит судоходные компании направить в адрес Союза «Российская палата судоходства» информацию о планируемом к перевозке объеме грузов в осенний период.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя магистральный речной путь реки Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км р. Дон), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реку Северский Донец (от хутора Красный до устья) и реку Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.

Переломный момент

Морские порты Ростов-на-Дону и Таганрог в июле 2015 года показали рост собственного грузооборота и судооборота. Азов, напротив, продемонстрировал отрицательную динамику по всем показателям, кроме каботаж.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в июле 2015 года составил 2 млн 189 тыс. тонн различных грузов, что на 1,4% ниже уровня прошлого года. При этом собственный грузооборот порта продемонстрировал положительную динамику: погрузка выросла на 15,2%, до 1 млн 237 тыс. тонн, выгрузка — на 22,3%, до 181 тыс. тонн грузов. Напротив, транзит сократился на 22,9% и составил 770 тыс. тонн грузов.

Номенклатура грузов за отчетный период этого года была представлена зерновым навалом (34,4%), нефтью и нефтепродуктами (32,4%), незерновыми навалочными грузами (15,3%), углем и коксом навалом (6,5%), металлоломом (4%), металлом (2,2%), генеральными грузами (1,8%) и пищевым наливом (1,1%).

Служба капитана морского порта Ростов-на-Дону в июле 2015 года оформила 814 приходов и 827 отходов судов, в то время как годом ранее было 777 приходов и 787 отходов судов.

«В июле 2015 года статистика морского порта, без учета транзитного флота, демонстрирует положительную динамику перевалки экспортных грузов с увеличением на 15,2% за счет погрузки зерновых навалочных грузов (+10,8%), нефти и нефтепродуктов (+13,5%), а также перевалки металлолома (+33,6%). Наблюдается увеличение перевалки импортных грузов на 22,3% — в основном за счет перевалки незерновых навалочных грузов, — отметил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко. — Общий грузооборот, включая транзитные суда, соответствует уровню предыдущего года с незначительной разницей (–1,4%) за счет снижения транзитных перевозок. Транзит незерновых навалочных грузов уменьшился на 51%, зернового навала — на 34,7%, генеральных грузов — на 70%, металла — на 65%. Рост общего судозахода составляет 5% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года».

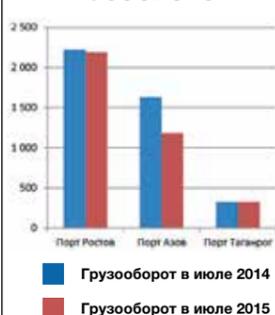
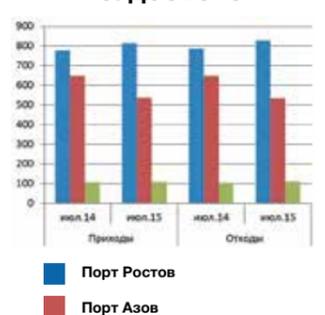
Морской порт Азов в июле 2015 года обработал 1 млн 182 тыс. тонн различных грузов, что на 27,7% ниже соответствующего показателя 2014 года. В номенклатуре грузов за отчетный период преобладали зерновые (52,6%), нефтепродукты (38,5%) и уголь (2,4%).

Снижение произошло по всем показателям, за исключением каботаж. Так, экспорт сократился в 4,2 раза, до 183 тыс. тонн, импорт — в 2,5 раза, до 24 тыс. тонн, транзит — на 39,8%, до 485 тыс. тонн. Объем каботаж в июле 2015 года составил 490 тыс. тонн, в том время как год назад каботажных грузов не было.

Служба капитана морского порта зарегистрировала 538 приходов и 535 отходов судов в июле текущего года. Для сравнения: годом ранее было 647 приходов и 648 отходов судов.

«Уменьшение грузооборота и судооборота в июле 2015 года обусловлено снижением транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей и экспорта зерновых грузов», — объяснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в июле 2015 года остался практически на уровне прошлого года (+0,7%). Судооборот порта также незначительно вырос: если в июле 2014 года служба капитана порта Таганрог оформила 107 приходов и 103 отхода судов, то за аналогичный период этого года — 109 приходов и 110 отходов судов.

ГРУЗОБОРОТ**СУДОБОРОТ**



НОВЫЙ ПУНКТ ПАУЗКИ

Реконструированный причал Николаевской нефтебазы приступил к паузе судов на Нижнем Дону. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказала директор ООО «Актив Групп» Кристина Овчарова.

Реконструированный причал Николаевской нефтебазы, который находится на 2936-м км реки Дон, приступил к паузе транзитного наливного флота в связи с низкой водностью на Нижнем Дону. Одновременно ООО «Актив Групп» оказывает услуги фрахтователям и судовладельцам по приему, хранению нефтепродуктов, поступающих с судов и автотранспортом, и последующей отгрузке на суда.

Как рассказала К. Овчарова, работы по реконструкции причала, в частности проектирование, прохождение экспертизы, закупка материалов и оборудования, начались в 2014 году. После получения положительного заключения экспертизы в начале 2015 года ООО «Актив Групп» приступило к реконструкции причала.



«В результате реконструкции длина причала увеличилась до 180 м, на стендерной площадке установлен стендер СР250–02. Сегодня реконструированный причал позволяет принимать и отпускать нефтеналивные суда грузоподъемностью до 5 тыс. тонн, обрабатывать нефтегрузы третьего класса опасности, — уточнила собеседница «Водного транспорта». — У компании есть лицензии на погрузочно-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте и в морских портах, а также по эксплуатации взрывопожароопасного производственного объекта».

По ее словам, причал оборудован современными средствами локализации ЧС и ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов. Кроме того, на причале Николаевской нефтебазы установлена система пожаротушения: водяная завеса и пенные стволы, пеногенераторы, автоматическая система пожарной сигнализации, системы оповещения и управления эвакуацией людей, сухотрубы, устройства подъезды для пожарных машин, смонтированы гребенки

и дренажные насосы. В июле 2015 года ООО «Актив Групп» провело учения по локализации нефтеразлива.

Отметим, что распаковка грузового флота стала одним из самых востребованных способов оптимизации работы судоходных компаний в период маловодья.

Напомним, что приказом ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» с 1 августа 2015 года введены ограничения по осадке судов: до 300 см — на участке реки Дон от Константиновского до Кочетовского гидроузла, от Усть-Донецкого порта до устья реки Северский Донец, до 270 см — на участке реки Дон от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки Дон. Кроме того, на участке реки Северский Донец от переката Нижнекалиновский до входа в Усть-Донецкий порт осадка судов не должна превышать 120 см. Ранее решением Межведомственной рабочей группы сбросной расход в нижний бьеф Цимлянского водохранилища с 11 июля по 31 августа 2015 года был установлен в размере 200 куб. м/с, что ниже гарантированных судоходных попусков.



ВХОДИТЬ МОЖНО, НО ОСТОРОЖНО



Донречфлот внедряет процедуру входа в закрытые помещения на судах

ОАО «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) разработало и внедрило на судах процедуру по входу в закрытые помещения в соответствии с требованиями Резолюции ИМО А. 1050(27). Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал директор по безопасности судоходства компании Владимир Калашников.

По его словам, Конвенция СОЛАС-74 дополнена правилом № 7 в главе 11-1, которое регламентирует процедуру входа и работы в закрытых помещениях на судах. «Некоторые новые требования вступают в силу с июля 2016 года, однако судоходная компания «Донречфлот» уделяет повышенное внимание вопросам безопасности работы в закрытых помещениях. Дирекция по безопасности судоходства разработала чек-лист по спасению пострадавших из закрытых помещений, и уже с января 2015 года проводит на судах соответствующие учения по входу в закрытые помещения, спасанию из них пострадавших», — рассказал Владимир Калашников.

В странах Парижского и Токийского меморандумов с 1 сентября, а в России на месяц раньше, с 1 августа, начинается трехмесячная концентрированная инспекционная кампания (КИК) по проверке судов на соответствие требованиям в отношении ознакомления членов экипажа по безопасности работ в замкнутых пространствах. Процесс проверки формализован, выпущен чек-лист, где расписано, что и как будут проверять инспекторы государственного портового контроля.

В ходе этой КИК инспекторы государственного портового контроля будут детально проверять десять основных вопросов для того, чтобы определить, что члены экипажа, несущие обязанности по работе в замкнутых

пространствах, понимают риски при заходе в закрытые пространства, ознакомлены с оборудованием и прошли необходимую подготовку. Дополнительно проверяется, созданы ли на борту безопасные условия для входа и для работы лиц в закрытых пространствах.

Прежде всего важно определить, какие помещения относятся к закрытым на судах, объясняет Калашников. Для того чтобы подпадать под это определение, помещение должно обладать любой из этих характеристик: иметь ограниченные по размеру отверстия для входа и выхода, недостаточную вентиляцию и не предназначаться для продолжительной рабочей деятельности. Например, к таким помещениям относятся грузовые помещения, топливные и балластные танки, насосные и компрессорные отделения, форпики, ахтерпики, коффердамы, междонные пространства и т.д.

«Инспекторы обязательно будут проверять, четко ли определен перечень закрытых помещений на каждом судне. Потому что есть помещения ограниченного доступа, скажем, мастерские, румпельное отделение, шкиперские кладовые, которые к закрытым помещениям не относятся. Дирекция по безопасности судоходства обязала капитанов судов подготовить перечень закрытых помещений по каждому проекту судов, потому что есть определенные конструктивные отличия на теплоходах компании», —

добавил собеседник «Водного транспорта».

Дирекция по безопасности судоходства ОАО «Донречфлот» во исполнение новых требований Конвенции СОЛАС уже разработала процедуру входа и работы в закрытых помещениях, а также процедуру по спасению людей из этих помещений. Учения по спасению людей из закрытых помещений предписано проводить не реже одного раза в два месяца, с 1 января 2015 года это требование четко выполняется. Поскольку по численности суда ДРФ небольшие, отдельную спасательную группу решено не создавать, ответственность за спасение людей из закрытых помещений возложили на аварийную партию, уже созданную на борту теплоходов.

Изменения в конвенции ужесточают контроль за составом атмосферы в закрытых помещениях: в воздухе должно быть не менее 21% кислорода и отсутствовать в большой концентрации сероводород, угарный газ, а также воспламеняющиеся и взрывоопасные газы и пары. Директор по безопасности судоходства ДРФ подчеркнул, что замеры производились и ранее, но более простой техникой: «На каждом судне есть газоанализаторы, в частности, наши суда снабжены в основном газоанализатором сифонного типа АМ-5. Данный газоанализатор не в состоянии производить замеры состава атмосферы в соответствии с требованиями Резолюции ИМО

А. 1050(27). Теперь же на борту теплохода должен быть портативный газоанализатор, способный замерить по меньшей мере четыре вида газа, в том числе кислород, сероводород, угарный газ и воспламеняющиеся газы и пары. Поэтому сейчас стоит задача перед компанией оснастить наши суда данным прибором: уже определен необходимый бюджет по закупке и сроки поставки новых газоанализаторов».

Приказом капитана на судне назначается ответственный за определение состава атмосферы в закрытых помещениях, будет проведен инструктаж со всеми членами экипажа и обучение, как пользоваться прибором.

Владимир Калашников уточнил, что есть важные нюансы при проведении замеров: так, портативные газоанализаторы должны работать в постоянном режиме, т.е. выполнять замеры по всей высоте замкнутого пространства, поскольку концентрация газа может меняться в зависимости от высоты, как правило, более тяжелые газы оседают на дно.

Одновременно экипажи проводят оценку рисков и разрабатывают мероприятия по их снижению при входе и работе в закрытых помещениях. Такие мероприятия, как обязательный инструктаж экипажа, работа в паре и со страховкой, вентиляция, дополнительное освещение помещения, снижают риск получения травмы и несчастного случая при работе в замкнутом пространстве.

На страже законности

Заседание коллегии Южной транспортной прокуратуры, посвященное подведению итогов работы по укреплению законности и правопорядка в I полугодии 2015 года, состоялось 28 июля в Ростове-на-Дону.

С докладом об итогах работы в I полугодии и задачах по повышению эффективности прокурорской деятельности на II полугодие текущего года выступил председатель коллегии, Южный транспортный прокурор Сергей Дмитриев.

По его словам, за отчетный период транспортными прокурорами выявлено свыше 25 тыс. нарушений закона. В защиту интересов граждан и государства предъявлено 1290 исков и заявлений на сумму свыше 49 млн рублей, причем 99% из них судами удовлетворено. По материалам проверок исполнения федерального законодательства на транспорте возбуждено 20 уголовных дел, 1300 лиц привлечено к дисциплинарной и более 500 должностных и юридических лиц — к административной ответственности.

«На системной основе ведется работа в сфере соблюдения прав и законных интересов граждан. Принятыми мерами обеспечено погашение задолженности в сумме почти 60 млн рублей», — отметил Дмитриев.

Южная транспортная прокуратура зафиксировала рост преступности на 7,8%: зарегистрировано 2898 преступлений. При этом на 17% увеличилось количество краж, в том числе в сфере грузовых перевозок (на 16%), на 5,8% — количество преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, а также оружия (на 5%), на 7% — тяжких и особо тяжких преступлений. Общая раскрываемость преступлений осталась на прежнем уровне — 82%.

Виктор Вовк вручил дипломы выпускникам Седовки

Торжественное вручение дипломов выпускникам факультета инженеров морского транспорта Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиала ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет им. адмирала Ф. Ф. Ушакова» состоялось 17 июля в Ростове-на-Дону. Отличники получили красные дипломы из рук заместителя руководителя Росморречфлота Виктора Вовка.



«Мы ждали вас в отрасли и вместе с вашими преподавателями и наставниками, друзьями и родителями, всеми теми, кто долгие годы обучения поддерживал и делил все сложности и успехи, искренне рады, что транспортная отрасль пополнилась новыми кадрами, — зачитал выпускникам поздравление от имени министра транспорта России Виктор Вовк. — Мы уверены, что к нам пришли активные и инициативные, заинтересованные и увлеченные специалисты, способные реализовать масштабные инфраструктурные проекты, решить проблемы инновационного развития импортозамещения, особенно остро стоящие сейчас перед транспортным комплексом. Желаю вам никогда не останавливаться на достигнутом, открывать новые горизонты знаний и науки, ставить перед собой амбициозные цели и добиваться желаемых результатов. И пусть этот замечательный день станет отправной точкой в новую жизнь,

наполненную открытиями, впечатлениями и неизменным движением к лучшему будущему для вас и для нашей великой страны».

Новую кадровую смену приветствовали и.о. руководителя ФГБУ «АМП Азовского моря», капитаны морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог, Азово-Донского речного бассейна и другие представители сообщества водников.

Глава Кировского района Ростова-на-Дону Роман Волошин отметил, что сегодня 28 судов названы именами выпускников знаменитой «Седовки» и пожелал выпускникам внести свой достойный вклад в развитие отрасли, чтобы и их имена красовались на бортах российских теплоходов.

Институт водного транспорта им. Седова в этом году выпустил более 100 специалистов, однако на праздничном вручении дипломов присутствовать смогли не все: многие моряки сегодня находятся в рейсах, несут трудовую вахту на ближних и дальних рубежах нашей страны.



Экипаж «ОТ-1506» спас человека

Экипаж «ОТ-1506» ОАО «Донречфлот» спас украинского гражданина, унесенного ветром в Азовское море на надувном круге.

Владелец рыбного предприятия Геннадий Исаев 18 июля отдыхал с семьей в пансионате в Мариуполе и пошел купаться с надувным кругом. Когда он отплыл недалеко от берега, неожиданно налетел сильный ветер и унес пловца в море. Выплыть самостоятельно Исаеву не удалось, пришлось ночевать в море — в совокупности он провел в воде более суток.

Проплывающие корабли не видели подававшего знаки бедствия пловца из-за высоких волн и неприметного черного цвета круга, однако Геннадий Исаев продолжал махать сооруженным из бирюзовых плавок флагом. Наконец, 19 июля в 19.30 старший помощник капитана «ОТ-1506» Дмитрий Кирильчев заметил пловца.

«Услышав радиосигнал о том, что пропал человек, мы стали вести усиленное наблюдение, — вспоминает старпом. — В бинокль увидел какое-то пятно на морской глади, смотрю — это человек машет. Направил корабль туда, вызвал капитана на мостик. Действовал строго по инструкции».

Капитан судна Николай Ляльков тоже впервые спас человека в море, хотя за его плечами почти 40 лет плавания. Он пояснил, что круг был темный и на фоне моря его сложно было увидеть, поэтому другие суда проходили мимо. «Мы выполнили свою работу, как и положено, ничего особенного, героического не сделали», — подчеркнул капитан Ляльков.

На борту «ОТ-1506» Геннадию Исаеву выдали сухую одежду и телефон, чтобы связаться с семьей. Судно направлялось на погрузку зерном в порт Ростов-на-Дону. В донской столице потерпевший прошел обследование и в скором времени отправился на территорию Украины, чтобы воссоединиться с семьей.

Донречфлот — оператор внутреннего флота и судов «река-море» плавания транспортной группы «Азово-Донское пароходство». Речные суда компании осуществляют доставку сухих, навалочных, генеральных, негабаритных грузов до любых портов европейской части России и морских портов Астрахань, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, а также на рейдовую стоянку порта Кавказ. Основные грузопотоки флота «река-море» плавания проходят через морские порты Европы, Ближнего Востока, северной Африки, Каспия. Под управлением компании более 70 единиц судов дедевейтом до 7000 тонн.

«Наследники Подвига» добрались до Ростова-на-Дону



Участников Всероссийского сверхдальнего шлюпочного агитпохода «Наследники Подвига» 20 июля встретил в донской столице Ростовский молодежный морской клуб.

В Ростове-на-Дону по случаю прибытия наследников Подвига прошел торжественный митинг с возложением цветов к памятнику Ф. Ф. Ушакову, спуском венка на воду и яркой концертной программой. В ходе визита для ребят организовали экскурсию в часовню и музей Института водного транспорта им. Г. Я. Седова, а также посещение Азовской крепости и других достопримечательностей региона.

Патриотическое мероприятие состоялось при поддержке ООО «Газпромнефть Марин Бункер», реализующего программу социальных инвестиций «Родные города». Лично поприветствовать участников сверхдальнего похода в Ростов-на-Дону приехал генеральный директор ООО «Газпромнефть Марин Бункер» Андрей Васильев. Он поблагодарил ребят и отметил, что

сегодня воочию убедился, что у Великого подвига наших дедов и прадедов есть достойные юные наследники.

Добавим, что агитпоход «Наследники Подвига» организовало Новосибирское военно-патриотическое объединение «Мужество, героизм и воля». Экипаж шлюпки, представляющий Ростовскую область, сформирован из курсантов Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта и морских классов профильной подготовки, организованных на базе этого учебного заведения.

Акция посвящена 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне и годовщине возвращения Крыма в состав России. Маршрут участников похода начался в Новосибирске и пролегает через Воронеж, Ростов-на-Дону, Азов, Приморско-Ахтарск, завершится он в Севастополе.

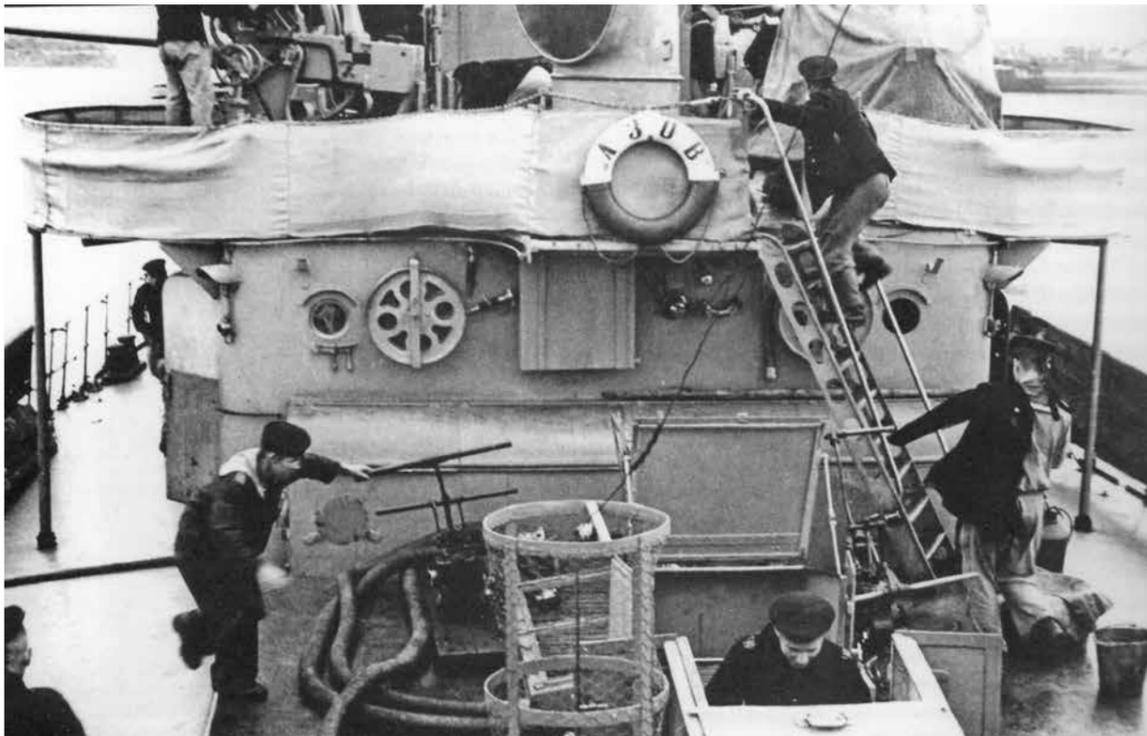




70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Сороковые роковые

С разрешения авторов редакция продолжает публикацию очерка «Суровые испытания» из книги «Дон — река жизни».



Продолжение, начало
в предыдущих номерах газеты
«Водный транспорт Дон».

В мае 1942 года в Ростов сумел пробиться через огненный смерч Черного и Азовского морей монитор «Железняков», ранее сражавшийся в составе Дунайской военной флотилии. Этот корабль водоизмещением 240 тонн, построенный в 1935–1936 годах на киевском судостроительном заводе «Ленинская кузница» и названный в честь известного героя Гражданской войны, являющийся фактически единственным настоящим военным кораблем Донского отряда Азовской военной флотилии (все остальные «надели военные шинели» будучи до того обычными гражданскими судами). «Железняков» обеспечивал оборону Ростова и Азова со стороны Таганрогского залива, а затем — отход советских войск через Дон. На корабле имелось пять пушек и четыре пулемета, экипаж состоял из 70 человек.

К началу лета 1942 года в состав Донского отряда входили, кроме монитора «Железняков» и канонерских лодок «Ростов-Дон», «Октябрь» и «Серафимович», дивизион из восьми бронекатеров, два дивизиона сторожевых катеров (полугиссеров), бронепоезд «За Родину» и отдельный ардивизион.

Незадолго до второго захвата фашистами Ростова было решено увести подальше от города находившиеся в порту речные пассажирские пароходы «Москва», «Товарищ» и «Маяковский». Своим ходом эти суда прибыли на Маныч, где, как известно, частично уже действовал построенный незадолго до войны Манычский водный путь. Пароходы, став на якоря, разместились между первым и вторым шлюзами водного пути. Кстати, именно на этих судах были вывезены в относительно безопасные тогда районы ценности Ростовского отделения Государственного банка СССР. Руководил этой операцией

главный диспетчер пароходства А. В. Троянский. Когда возникла угроза оккупации и этого района, речники взорвали плотину гидроузла. Вода ушла, пароходы оказались на суше, и немцы не смогли ими воспользоваться.

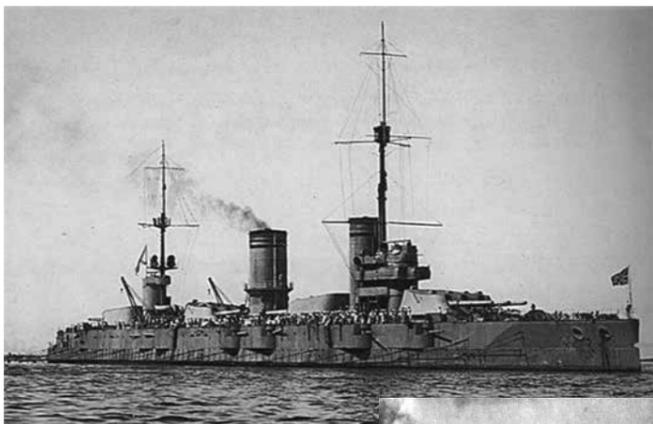
Оставшиеся небольшие суда Доно-Кубанского пароходства (не переоборудованные в военные) решено было затопить. Эта операция преследовала две цели: во-первых, сделать так, чтобы врагу не достались годные средства водного транспорта, а во-вторых, затопленные суда стали существенной помехой судоходству (фашистам так и не удалось наладить его за полгода пребывания на Нижнем Дону). При этом затопление было выполнено так, чтобы в дальнейшем можно было поднять суда и после капитального ремонта вновь их использовать.

Затопление пароходов и барж было сделано в нескольких местах: у Зеленого острова, в Ростовском ковше, а также в Азове и у селения Порт-Катон на Азовском море. В итоге ни один годный к перевозкам пароход фашистам на Нижнем Дону не достался.

Лишь после завершения операции по затоплению судов главный диспетчер А. В. Троянский на небольшом катере отправился в сторону Маныча. В пути следования случилась беда: завидев одинокий катерок, летчик фашистского самолета прошил суденышко с носа до кормы пулеметной очередью. И капитан катера, и А. В. Троянский были убиты при исполнении служебных обязанностей.

24 июля, за несколько часов до захвата Ростова гитлеровцами, вниз по Дону ушли монитор «Железняков», канонерские лодки «Октябрь», «Ростов-Дон», «Серафимович» и пять сторожевых катеров. Конечно, это была скорее

«операция отчаяния» — особых шансов на то, что судам удастся выйти в море и пройти в расположение наших войск, у командования не было. Но и другого



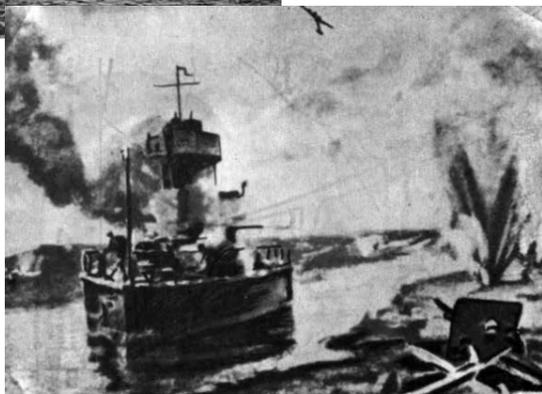
варианта тоже не было: путь вверх по Дону был перекрыт упавшими конструкциями железнодорожного моста.

Караван советских судов на пути от Ростова до Азова все время подвергался бомбардировкам фашистскими самолетами. От прямого попадания пошла на дно в районе хутора Донского канонерка «Серафимович», а все остальные корабли получили повреждения. И все-таки монитор «Железняков», две канонерские лодки «Ростов-Дон» и «Октябрь» и несколько бронекатеров и сторожевых катеров сумели под огнем врага пройти в Азовское море и прибыть в порт Ейск, который к тому времени был в нашем распоряжении. Особо отличился экипаж канонерской лодки «Ростов-Дон» под командованием лейтенанта И. О. Рогальского, в дальнейшем ставшего крупным военачальником в звании контр-адмирала. Когда после бомбежки на судне возник пожар, малочисленная команда сумела его потушить подручными

средствами, а в это время комендоры вели огонь из пулемета по пикирующим бомбардировщикам. С помощью дымовой завесы удалось помешать фашистам прицельно сбросить бомбы на судно. Тем не менее по прибытии в Ейск экипаж насчитал на своем небольшом судне 290 пробоин...

По пути в Ейск в ночь на 27 июля боевые корабли успели даже принять участие в дерзкой операции советских войск в дельте Дона, когда с наших судов был высажен неожиданный для гитлеровцев десант в районе станицы Елизаветинской и хутора Обуховка. В результате было на несколько часов задержано в этом месте форсирование фашистами Дона. Азов был взят фашистами лишь 28 июля — на четыре дня позже, чем Ростов.

Прибыв в порты Кубани, суда Донского отряда стали основой заново сформированного отдельного Кубанского отряда Азовской флотилии. Так, поврежденные, но сохранившие плавучесть канонерские лодки «Ростов-Дон» и «Октябрь» вели бои на реке Кубань, у станицы Варениковской. Здесь канонерки обеспечивали переправу. Своей артиллерией и пулеметами суда прикрывали пехотинцев, оборонявших стратегически важный район Темрюка. И только когда фашистские танки вышли на берег Кубани ниже станицы Варениковской, экипажи взорвали свои корабли, уйдя затем в пешем строю в район Новороссийска. Сама Азовская военная флотилия 5 сентября 1942 года была расформирована и включена в состав Новороссийского оборонительного района.



Лишь один корабль из состава Донского отряда — наиболее приспособленный для плавания монитор «Железняков» — под

командованием А. Е. Харченко успешно пробился с боями в Черное море. Из Ейска, слегка подремонтрованный, этот корабль ушел к Ахтанизовскому лиману, где участвовал в оборонительных боях у Темрюка и в низовьях Кубани. Когда практически все побережье Азовского моря уже было захвачено противником, поступил приказ командования — корабль взорвать, чтобы не достался врагу, а экипажу влиться в состав морской пехоты. И все-таки командир монитора обратился к командованию флотилии с просьбой разрешить ему прорваться из окружения, отложив взрыв лишь на самый последний момент. Согласие было получено.

Чудом пройдя по находившемуся в руках гитлеровцев Керченскому проливу, под непрерывными атаками фашистской авиации и артобстрелов с берега, по минным полям, сквозь шторм, в результате которого «Железняков» даже на какое-то время оказался выброшенным на мель, монитор всем смертям назло прибыл своим ходом в Потю — в то время одну из главных баз Черноморского флота. Но на этом боевая биография судна не завершилась. Уже в 1944 году, после освобождения Одессы, отремонтированный и заново вооруженный в Потю «Железняков» по морю вернулся туда, откуда он появился на Дону — в расположение Дунайской военной флотилии, вновь созданной после расформирования Азовской. И еще несколько месяцев замечательный корабль воевал уже в водах Дуная, участвовал в операциях по освобождению европейских стран Дунайского бассейна: Румынии, Югославии, Венгрии. Завершился его боевой путь в Будапеште. В целом в ходе боевых действий монитор прошел (в том числе и по Дону) более 40 тысяч километров — расстояние, равное экватору. В дальнейшем корабль еще долго, вплоть до 1960 года, служил в составе Черноморского флота, а затем еще пять лет — в составе Советского Дунайского пароходства в Измаиле.

Сегодня, приехав в столицу Украины Киев, можно увидеть «Железнякова» на постаменте у судостроительного завода «Ленинская кузница». Установлен он там в 1967 году. Рабочие этого завода сохраняют героический боевой корабль как памятник тем, кто воевал на нем, и тем, кто построил его на этом заводе.

Продолжение
в следующем номере.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ДВЕНАДЦАТЫЙ
ТАНКЕР ПРОЕКТА
RST22M
ДЛЯ «ПАЛМАЛИ»

Спущен на воду двенадцатый танкер смешанного река-море плавания проекта RST22M «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7100 тонн, построенный для Группы компаний «Палмали». Об этом сообщила пресс-служба Морского инженерного Бюро, являющегося проектантом серии.

Двадцать шесть танкеров типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серий успешно эксплуатируются «Палмали» на смешанных река-море перевозках с российских речных портов мазута, дизельного топлива, других нефтепродуктов и растительных масел, а также на морских перевозках в Каспийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море Эврей. Еще три судна строятся на двух заводах.

Судно было заложено 17 апреля 2014 года на турецкой верфи в Тузле, спущено на воду 5 августа 2015 года.

НИС «КОСМОНАВТ
ВИКТОР ПАЦАЕВ»
НЕ БУДЕТ ОТПРАВЛЕН
НА УТИЛИЗАЦИЮ

Корабль космической связи «Космонавт Виктор Пацаев», которому грозила утилизация, признан объектом культурного наследия.

Как сообщила глава информационного отдела калининградского Музея Мирового океана Оксана Ошевская, в августе 2015 года НИС перестанет использоваться для обеспечения приема телеметрической информации при выведении космических аппаратов, а также с МКС, но с получением статуса объекта культурного наследия корабль не будет отправлен на утилизацию. Ранее в связи с отсутствием 150 миллионов рублей, необходимых на ремонт судна, его предполагалось продать на металлолом. Однако дочь летчика-космонавта, Героя Советского Союза Виктора Пацаева обратилась с открытым письмом к Президенту РФ, министерству культуры и Морской коллегии при правительстве РФ с просьбой найти возможность сохранить корабль, названный именем ее отца.

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД «МОРЕ» (КРЫМ)
БУДЕТ ОБЕСПЕЧЕН
ЗАКАЗАМИ
НА 2,7 МЛРД РУБ.

Принято решение разместить на ГУП Республики Крым «Судостроительный завод «Море» (г. Феодосия, Крым) два заказа: спасательный корабль и водолазный катер, общая сумма заказов составит 2,7 млрд руб., заявил председатель Совета министров Республики Крым (РК) Сергей Аксенов 30 июля 2015 года во время посещения предприятия. Об этом сообщила пресс-служба главы РК.

По его словам, завод останется в республиканском ведении и будет обеспечен заказами.

В Керчи состоялась
закладка нового судна

На Керченском судостроительном заводе «Залив» состоялась закладка нового судна. В церемонии приняли участие заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Дмитрий Рогозин, председатель Керченского городского совета Лариса Щербула и глава администрации Керчи Сергей Писарев, члены правительства Республики Крым.



Как сообщили в пресс-службе горсовета Керчи, перед церемонией закладки генеральный директор завода Андрей Жердев ознакомил Дмитрия Рогозина с производственными корпусами завода.

«Мы знаем программу развития завода «Залив», мы знаем, какие ресурсы надо вложить в модернизацию этого предприятия, мы верим в его будущее и знаем, что оно наступит», — отметил Рогозин, выступая перед сотрудниками завода.

Новое поисково-спасательное судно будет построено по проекту А-163. Суда проекта А-163 предназначены для поисково-спасательных операций, снятия с мели и рифов аварийных плавсредств,

борьбы с загрязнениями акватории, в том числе с разливами нефти и нефтепродуктов. Длина судна составит более 67 м, ширина 15 м.

Как отметил глава администрации Керчи Сергей Писарев, сейчас на заводе «Залив» идет формирование коллектива. Потребность в квалифицированных сотрудниках составляет около 400 человек. Прежде всего, это сборщики металлических корпусов — нужны 260 специалистов, судовые сборщики-достройщики — 120 человек, судовые трубопроводчики — 200 человек. Для решения проблемы рассматривается вопрос о создании на базе Керченского морского технологического университета факультета, который будет

готовить кораблестроителей.

По словам гендиректора предприятия Андрея Жердева, в дальнейшем уникальное предприятие планирует строить крупнотоннажные суда, танкеры, ледоколы с атомными энергетическими установками и авианосцы для Минобороны РФ.

В декабре 2014 года на заводе состоялась закладка двух универсальных морских танкеров для перевозки жидких и сухих грузов водоизмещением по 18 тысяч тонн. Это полнокомплектные суда, каких на «Заливе» не строили более двух десятилетий. Их сдача запланирована на 2018–2019 годы. Также ведется строительство двух скоростных алюминиевых судов.

«Гидротехник Любимов» принят

Комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта произвела приемку построенного по заказу ФКУ «Речводпуть» обстановочного судна проекта 3052 «Гидротехник Любимов», предназначенного для ФБУ «Администрация Ленского бассейна». Судно построено в рамках мероприятия «Обновление обслуживающего флота» подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на 2010–2020 годы».

Проект судна разработан ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота».

Постройка судна осуществлялась ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» на производственных мощностях Верхне-Ленского района водных путей и судоходства — филиала ФБУ «Администрация Лен-

ского бассейна внутренних водных путей», расположенного в поселке Жигалово Иркутской области.

Построенное обстановочное судно имеет следующие основные технические характеристики: длина габаритная 35,8 м, ширина габаритная 6,0 м, высота борта 2,6 м, осадка наибольшая 1,4 м, мощность главных двигателей 2x165 кВт,

скорость хода максимальная 24,0 км/ч, экипаж 6 человек, класс Российского Речного Регистра «X O — пр 2.0 (лед 20)».

Теплоход оборудован новейшими системами управления, судовой энергетической установкой, устройствами для обслуживания судоходной обстановки на внутренних водных путях, современными средствами связи и навигации.

В Якутии спущен на воду разборный паром

В Якутии на реке Лена спущен на воду и передан заказчику — производственному управлению «Алмаздортранс» (АК «Алроса») грузопассажирский разборный паром проекта 3320. Об этом сообщает пресс-служба предприятия-проектировщика — Горьковского центрального конструкторского бюро речного флота (ООО «НПО «ГЦКБ Речфлота»).

Паром построен на собственных площадях ООО «НПО «ГЦКБ Речфлота» в г. Богородске. Судно будет передано в собственность ООО «Батамайское».

Технические характеристики разборного несамостоятельного парома с корпусом, состоящим из четырех понтонов, навесом и местами для сидения пассажиров в корме и аппарелью в носовой

части: длина габаритная — 23,85 м, длина по КВЛ — 17,72 м, ширина габаритная — 7,16 м, ширина по КВЛ — 7,0 м, высота борта — 1,6 м, пассажироместность — 10 чел., грузоподъемность — 26,1 тонны, высота надводного борта — 1,004 м, класс судна по Российскому Речному Регистру — Р 1,2.

Горьковское центральное конструкторское бюро речно-

го флота (ООО «НПО «ГЦКБ Речфлота») основано 24 апреля 2006 года. Компания предоставляет услуги в сфере судостроения и судоремонта. Основными направлениями деятельности «ГЦКБ Речфлота» являются: разработка проектно-конструкторской документации, сопровождение строительства, оценочные и консалтинговые услуги.

Самарская
сталь
получила
свидетельство
РС

«Самарский металлургический завод» (входит в «Алкоа Россия») получил свидетельство РС о признании в качестве изготовителя листов из сплава 1565ч для судостроения.

Как сообщает пресс-служба компании «Алкоа» (Alcoa), первый катер, построенный с использованием этих материалов на предприятии «Беркут-Марин» в сотрудничестве с «ЦНИИ конструктивных материалов «Прометей», был продемонстрирован на Международном военно-морском салоне 2015 в Санкт-Петербурге. Свойства сплава, отмечают в пресс-службе «Алкоа», позволили снизить массу катера на 20% и увеличить его топливную эффективность.

«Сплав уже отлично зарекомендовал себя в сегменте коммерческого транспорта для производства грузовых вагонов и автоцистерн, обеспечивая оптимальное сочетание прочности и пластичности. Теперь мы предлагаем это инновационное решение для сегмента судостроения», — отметил директор по развитию бизнеса и новых технологий компании «Алкоа Россия» Александр Дриц.

«По совокупности всех характеристик сплав 1565ч может оказаться более интересным конструкционным материалом для судостроения, чем традиционные алюминиевые решения», — заявил генеральный директор ФГУП «ЦНИИ КМ «Прометей», доктор технических наук Алексей Орыщенко.

Онежский
ССЗ строит
пять судов
и одно
ремонтирует

Специалисты Онежского судостроительного завода завершили первый этап ремонта лоцманского катера «Енисей», сообщили в ФГУП «Росморпорт».

Судно «Енисей» было поставлено на стапель верфи в начале июня 2015 года. Кроме того, сейчас специалисты онежского предприятия ведут работы по строительству двух лоцмейстерских судов и трех рабочих катеров.

Онежский судостроительный завод был основан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства. В 2011 году после смены руководства производство остановилось, а предприятие обанкротилось. В конце 2014 года было принято решение о возобновлении производства и передаче завода в государственную собственность.

ОСК заключила соглашение о сотрудничестве с Севастопольским госуниверситетом

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) и Севастопольский государственный университет (СевГУ) заключили соглашение о сотрудничестве в области формирования современной системы подготовки и переподготовки квалифицированных кадров для предприятий судостроения и судоремонта. Об этом сообщает пресс-служба корпорации.

Отмечается, что соглашение, подписанное президентом ОСК Алексеем Рахмановым и ректором СевГУ Валерием Кошкиным, является основой для разработки и реализации конкретных совместных проектов, программ, мероприятий, отвечающих как интересам судостроительной отрасли России, так и социально-экономическим задачам Севастополя и Республики Крым. Намечено более десятка точек соприкосновения интересов ОСК и образовательного и научно-исследовательского кластера Севастополя. Среди них особое значение имеют такие направления, как целевая подготовка, переподготовка и повышение квалификации специалистов предприятий ОСК; обеспечение потребности предприятий ОСК

в высококвалифицированных научных работниках и специалистах; развитие и внедрение инновационных образовательных технологий (включая дистанционное обучение).

Планируется сотрудничество в области реализации программ инновационного развития ОСК, организации и проведения совместных фундаментальных и прикладных научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ в области судостроения и судоремонта.

Президент ОСК Алексей Рахманов видит в таком сотрудничестве важнейший элемент стратегического развития корпорации: «Реальные технологические прорывы невозможны без подготовки высококлассных специалистов отрасли и мощ-

ного притока молодежи в судостроение. Плановое, всестороннее возрождение системы профессионального образования позволит на выходе получать именно тех специалистов высокой квалификации, которые остро востребованы нами для решения задач как укрепления обороноспособности государства, так и удовлетворения актуальных нужд добывающих, промышленных и транспортных отраслей», цитирует пресс-служба.

Отмечается, что ОСК уже не первый год ведет активную совместную работу с профильными образовательными учреждениями: Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом, Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М. В. Ломоносова, Балтийским

федеральным университетом имени И. Канта, Дальневосточным федеральным университетом.

ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом Президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 60 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидировано около 80% отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок — основной для госкорпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.

В Морском университете прошли выпускные мероприятия

В Морском государственном университете имени адмирала Г.И. Невельского состоялись выпускные мероприятия. Так, 29 июля дипломы получили выпускники факультета электроники и информационных технологий Морского института информационных технологий (ФЭИТ МИИТ).

В этом году факультет подготовил более 40 специалистов. Шестнадцать дипломов с отличием, средний бал выше «4». Как отметил поздравивший выпускников директор МИИТ В.В. Клоков, качество подготовки, универсальность применения и актуальность профессии IT-инженера открывает перед молодыми специалистами большие возможности.

Накануне, 28 июля, в МГУ состоялось торжественное собрание по случаю выпуска дипломников Института защиты моря и освоения шельфа (ИЗМОШ). Институт подготовил около полусотни инженеров по актуальным специальностям «Безопасность жизнедеятельности в техносфере» и «Морские нефтегазовые сооружения», причем по первой из них половина выпускников получила дипломы с отличием.

Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского, основанный в 1890 году, является одним из старейших вузов Дальнего Востока. МГУ им. адм. Г.И. Невельского готовит специалистов всех профилей для морской транспортной системы, по естественно-научному, гуманитарному, техническому и морскому конвенционному направлениям. Вуз также является научно-методическим центром морского образования.

Кубок адмирала Г.И. Невельского

Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского провел с 30 июля по 4 августа 2015 года ежегодную парусную регату «Кубок адмирала Г.И. Невельского». Регата проводится во Владивостоке уже в 34-й раз.

Как напоминает пресс-служба университета, такие яхты, как «Командор Беринг», «Пульсар», «Риф», «Азия», «Стерх», «МегаЗип», «Визави», «Сюрприз», «Магистр», «Наяда», «Кондор», «Гамма», «Ритм», «Импульс», «Сигма», «Second stage», «Барс», «Спектр Техники» и другие прошли под флагом, МГУ по морям земного шара сотни тысяч миль, участвуя в дальних спортивных плаваниях и известных регатах.

Популярность проводимой регаты растет из года в год, о чем свидетельствует массовость проводимого мероприятия. В этом году на старт вышли более 500 яхтсменов, гонки проводятся в десяти зачетных группах.

Завершилась экспедиция «Арктический плавучий университет-2015»

Научно-исследовательское судно ФГБУ «Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды» (Северное УГМС) «Профессор Молчанов» 21 июля 2015 года вернулось из двадцатидневного плавания. За период экспедиционного рейса «Арктического плавучего университета-2015» «Постигая русскую Арктику» была пройдена дистанция в 3351,5 морских миль (6208, 988 км) по Белому, Баренцеву, Печорскому и Карскому морям.

Организаторами проекта выступили Северный (Арктический) федеральный университет (САФУ) и Северное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Поддержку Арктическому плавучему университету оказывает Русское географическое общество. В экспедиции, имеющей международный статус, приняли участие 60 российских и зарубежных исследователей — представители высших учебных заведений и предприятий из 8 стран (Россия, Бразилия, Дания, Герма-

ния, Испания, Канада, США и Финляндия).

«Арктический плавучий университет» — это образовательный проект, направленный на усиление российского научного присутствия в Арктике и подготовку специалистов для работы в высоких широтах. Осуществляется с 2012 года, в 2015 году прошел в седьмой раз. В рамках проекта молодые ученые и студенты проводят исследования и обучение для будущей работы в Заполярном регионе.

За время экспедиции «Профессор Молчанов» трижды пребывал в серьезных штормо-



вых условиях, что потребовало принятия решений по изменению маршрута экспедиции, несмотря на это, запланированные научно-исследовательские работы были выполнены в полном объеме. Были совершены девять высадок. Участники АПУ-2015 освоили восемь образовательных модулей. Сейчас идет подготовка материалов для будущих публикаций, они будут представлены осенью этого года.

