

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

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

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



№3 (12948)

Выходит один раз в месяц
15 марта 2015 года

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и ЗАО «Азово-Донское пароходство»

Танкер-химовоз «Меджид Асланов» принят в эксплуатацию



Группа компаний «Палмали» приняла в эксплуатацию восьмой танкер-химовоз смешанного «река-море» плавания «Волго-Дон макс» класса де-вейтом около 7089 тонн проекта RST22M «Меджид Асланов» типа «Новая Армада».

Стр. 2

Российские грузы — российскому флоту!



На общем собрании Российской палаты судоходства, состоявшемся в Москве 4 марта 2015 г., подведены итоги прошлого года и выработаны приоритетные направления деятельности палаты в 2015 году. Участники собрания обсудили наиболее актуальные проблемы морского и речного транспорта, включая обновление флота и доступ к грузовой базе.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

В целом ситуация на мировом фрахтовом рынке пока не дает оснований для оптимизма. В феврале 2015 г. индекс стоимости фрахта Baltic Dry, который является индикатором цен на морские перевозки насыпных и навалочных грузов, установил 30-летний минимум — 509 пунктов.

Индекс Baltic Capesize, рассчитываемый для сухогрузов типа Capesize (грузоподъемность от 80 тыс. т), упал до 564 пунктов. Индекс Baltic Panamax (индикатор стоимости фрахта сухогрузов типа Panamax) составил 514 пунктов, продемонстрировав умеренный рост. Также наблюдается оживление на рынке нефтеналивных перевозок, ставки фрахта подросли.

Что касается отечественного морского транспорта, за последние 20 лет его грузооборот существенно сократился. На фоне позитивных тенденций по росту тоннажа под российским флагом и сокращения среднего возраста морского флота под российским флагом (средний возраст сократился до 20,5 лет) можно предположить, что российский флот вытесняют с рынка перевозок российских же грузов. Обеспечение доступа национальной флота к национальной грузовой базе снова стало ключевой темой дискуссии.

В качестве одного из основных итогов работы Палаты в 2014 году была отмечена разработка

Дорожной карты по повышению конкурентоспособности российского морского флота, которая началась по инициативе Российской палаты судоходства.

В июне 2014 года данная инициатива была представлена на заседании Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, а затем рассмотрена и одобрена на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

Дорожная карта включает в себя мероприятия по:

- Обеспечению доступа судов под российским флагом к грузовой базе;
- Устранению излишних, дополнительных, дублирующих требований национального законодательства;
- Устранению административных барьеров;
- Обновлению флота и внедрению инновационных технологий.

В настоящее время Дорожная карта еще проходит межведомственное согласование, тем не менее Минтранс совместно с другими ведомствами уже проводит работу по выполнению ряда пунктов этого документа.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский проинформировал участников собрания, что Минтрансом России разработан законопроект о внесении изменений в закон «О недрах», предусматривающий закрепление части российской грузовой базы за судами под российским

флагом. Речь идет о добываемых на российском шельфе нефти и газе. Минтранс России считает целесообразным вступление в силу данной нормы к 2020 году.

Также прорабатываются вопросы внесения изменений в закон об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности и расширение понятия «каботаж»; внесение изменений в закон «О соглашениях о разделе продукции».

Реализация положений Дорожной карты станет одним из приоритетных направлений деятельности Палаты в 2015 году.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Навигация 2014 г. на внутренних водных путях проходила в сложных условиях, прежде всего, в связи с аномально низким уровнем воды верхне-волжских водохранилищ, а также продолжающимися работами по ликвидации последствий наводнения прошлого года на Дальнем Востоке.

На внутренних водных путях Единой глубоководной системы Европейской части России (ЕГС) перевозки грузов снизились на 4,3% и составили 74,6 млн т. Наибольшее сокращение перевозок грузов отмечается у предприятий, зарегистрированных в зоне ответственности Администрации Волго-Балтийского бассейна — на 2,3 млн т (-15,1%), до 13,1 млн т и Амурского бассейна — на 1,9 млн т (в 1,7 раза), до 2,6 млн т. Кроме того сократились перевозки судоходных

компаний Московского бассейна — на 4,2%, до 13,2 млн т, Волжского — на 2,9%, до 31,7 млн т, Енисейского — на 16,0%, до 4,2 млн т, Байкало-Ангарского — на 24,7%, до 1,6 млн т.

В то же время перевозки грузов предприятий Азово-Донского бассейна выросли на 17,3% до 6,4 млн т, Обь-Иртышского — на 13,8%, до 7,7 млн т, Ленского — на 15,6%, до 4,0 млн т.

Сокращение объемов перевозок, конечно, повлияло и на снижение объемов перевалки в речных портах.

В прошлом году эксперты прогнозировали возможность достижения докризисного уровня перевозок по ВВП при благоприятных гидрометеорологических условиях. Приходится констатировать, что надежды речников не оправдались.

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

Российское судостроение, которое заметно активизировалось в 2010–2014 годах, вновь оказалось под угрозой остановки. Кредитные ставки в банках значительно выросли, что остановило систему коммерческого кредитования судостроительных проектов, а государственные программы для частного бизнеса сегодня, к сожалению, не работают. Российская палата судоходства, которая считает своей важнейшей задачей стимулирование обновления флота, призывает госорганы к скорейшему решению этой проблемы.

Вступление в силу федерального закона о поддержке судостроения и судоходства (№ 305-ФЗ) и постановления правительства № 383 о субсидировании за счет средств федерального бюджета части процентной ставки (в размере 2/3 от ставки рефинансирования) по кредитным и лизинговым договорам придали импульс для обновления отечественного флота. В результате за последние 4 года российскими судоходными компаниями было построено более 70 единиц грузового коммерческого флота на отечественных верфях. В 2011–2013 ежегодно со стапелей российских верфей сходило 20–25 судов, в 2014 году построено лишь 9 судов. При отсутствии государственной поддержки строительство новых судов на российских верфях прекратится. К началу 2015 года практически все судостроительные заводы завершили или завершают имеющиеся контракты. А новые контракты не заключаются, поскольку российские банки предлагают крайне невыгодные для судовладельцев условия.

По информации Минпромторга России, средства на субсидии по указанному постановлению предусмотрены в федеральном бюджете до 2017 года. Однако действует постановление только в отношении судостроительных контрактов, заключенных до 2014 года. Дефицит средств по этой статье на 2015 год составляет 1 млрд 650 млн руб., Минпромторг принимает меры по поиску средств за счет перераспределения между другими статьями.

В 2015 году Российская палата судоходства продолжит работу по совершенствованию законодательства и нормативной правовой базы в сфере морского и внутреннего водного транспорта. Важнейшей задачей остается стимулирование обновления флота, а также разработка антикризисных мер, включая меры по обновлению флота — продление действия 383-го постановления правительства и скорейшее введение в действие программы выдачи судовых утилизационных грантов (СУГ). Судовой утилизационный грант — единовременная выплата судоходным компаниям при утилизации старого судна, при условии вложения этих средств в строительство нового судна.

В 2014 году грузооборот судоходных компаний — членов Российской палаты судоходства на российском рынке составил:

– в грузообороте морского транспорта — 56%, или 9,68 млрд т-милль;

– в грузообороте речного транспорта 63%, или 46,7 млрд т-км.

Таким образом, в среднем на российском рынке морских и речных перевозок судоходные компании, входящие в состав Российской палаты судоходства, охватывают более 50% рынка. Российская палата судоходства является крупнейшим отраслевым объединением на территории страны.

Танкер-химовоз «Меджид Асланов» принят в эксплуатацию

Группа компаний «Палмали» приняла в эксплуатацию восьмой танкер-химовоз смешанного «река-море» плавания «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7089 тонн проекта RST22M «Меджид Асланов» типа «Новая Армада».

Проектантам серии является Морское Инженерное Бюро.

Судно было заложено на турецкой верфи Turkter shipyard 3 октября 2013 года, спущено на воду 18 июня 2014 года.

Двадцать два танкера типа «Армада» первой серии и типа «Новая Армада» второй и третьей серии 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 Кас-

пийском, Черном, Средиземном, Балтийском и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Еще семь находятся на разной степени готовности в постройке на четырех заводах.

Суда этой третьей серии (семь из них уже в эксплуатации) являются логическим продолжением танкеров проекта 005RST01, известных как «Армады» первой серии, ранее спроектированных Морским Инженерным Бюро для группы компаний «Палмали» и построенных на верфях SELAN и ADA в Тузле (Турция) в 2002–



2006 годах, и модификацией второй серии танкеров проекта RST22, строившихся нижегородским заводом «Красное Сормово» в 2008–2009 годах. Всего ранее

было построено десять судов типа «Армада» проекта 005RST01 и семь судов типа «Новая Армада» проекта RST22 (из них для «Палмали» — пять).

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЖАТАЙСКИЙ ССЗ ЖДЕТ РЕКОНСТРУКЦИЮ

Для оптимизации «северного завоза» в Якутии будет проведена реконструкция Жатайского судоремонтно-судостроительного завода. Об этом договорились глава Республики Саха (Якутия) Егор Борисов и министр промышленности и торговли России Денис Мантуров.

ВОЗРОЖДЕНИЕ ЗАВОДА

Сретенский судостроительный завод получил 75 млн руб. из федерального бюджета на погашение задолженности перед кредиторами. «Сейчас мы активно занимаемся восстановлением Сретенского судостроительного завода, где недавно сменился собственник. Мы получили 75 млн руб. федеральных денег на погашение задолженности перед кредиторами, эти деньги уже на счету у Сретенского завода», — рассказал губернатор Забайкальского края Константин Илюковский.

«Чайка» для юных моряков

ОАО «Павловский судостроительно-судоремонтный завод» завершает ремонт пассажирского теплохода «Чайка», который принадлежит городской Станции юных техников в Воронеже.

Пассажирский теплоход «Чайка» проекта 792А рассчитан на 100 человек. Он был построен в начале 80-х годов прошлого века на Павловском судостроительно-судоремонтном заводе специально для городского Дворца пионеров. Использовалось судно как экскурсионное и для тренировок юных моряков.

Необходимость ремонта выявилась во время очередного освидетельствования судна.

Госконтракт на ремонт судна ОАО «Павловский ССРЗ» заключило в середине прошлого года, пройдя стандартную процедуру участия в электронных торгах. Заказчиком работ выступила администрация Павловского муниципального района Воронежской области.

Во время ремонта согласно

новым требованиям Российского Речного Регистра специалисты ПССЗ провели переоборудование санитарных помещений, каюты команды, кормовой площадки для отдыха, которых ранее на судне не было.

ОАО «Павловский судостроительно-судоремонтный завод» — одно из старейших предприятий в Воронежской области. Сегодня ОАО «Павловский ССРЗ» по совокупности показателей финансово-хозяйственной деятельности входит в число лучших в России. По итогам общегосударственного федерального статистического ранжирования хозяйствующих субъектов по совокупности показателей их финансово-хозяйственной деятельности за 2012–2013 годы ОАО «ПССРЗ» заняло 6-е место (серебряная медаль) в Российской Федерации.

Астрахань регулирует социально-трудовые отношения

В министерстве промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области подписано соглашение, которое устанавливает общие принципы регулирования социально-трудовых и связанных с ними экономических отношений между работниками и работодателями организаций промышленности и транспорта.

Как указано в сообщении пресс-службы министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области, документ подписал глава данного министерства Сергей Кржановский, председатель промышленного профсоюза Владимир Босов и представители работодателей — руководители региональной ассоциации судостроителей, ассоциации портов, некоммерческого партнерства индивидуальных предпринимателей автоперевозчиков на общественном транспорте, ассоциации экспедиторов и ассоциации по координации предпринимательской деятельности владельцев автомобильного транспорта.

Соглашение также устанавливает общие условия оплаты труда, трудовые гарантии, компенсации и льготы работникам, определяет права, обязанности и ответственность сторон социального партнерства.

«Данное соглашение заключено в целях обеспечения и поддержания социальной стабильности в промышленных и транспортных организациях Астраханской области, установления и обеспечения уровня минимальных отраслевых гарантий работникам, повышения эффективности производства, конкурентоспособности, содействие урегулированию трудовых споров», — пояснил руководитель профсоюза Владимир Босов.

Соглашением предусмотрены мероприятия по недопуше-

нию случаев массового увольнения работников, повышению квалификации сотрудников, профессионального роста и социальной защищенности молодежи.

«Сегодня нам особенно необходимо тесное взаимодействие с профсоюзами и объединениями работодателей в целях недопущения нарушения прав работников, а также разработки антикризисных мер и эффективных решений проблемных ситуаций на производстве. Сейчас к соглашению через ассоциации подключены ключевые предприятия и организации промышленности и транспорта региона, но мы надеемся, что данную инициативу поддержат и другие работодатели», — прокомментировал министр Сергей Кржановский.

Гидроузел «Кузьминск»: завершение очередного этапа



На реконструируемом гидроузле «Кузьминск» в Рыбновском районе Рязанской области начато плановое затопление котлована водосборной части плотины, что означает завершение очередного этапа работ.

Как сообщили пресс-служба ФГУП «Канал имени Москвы», водосборная часть плотины выполнена полностью. Следующий этап заключается в разборке защитной дамбы (строительной перемычки) вокруг котлована. Разборку необходимо завершить до весеннего паводка. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на декабрь 2015 года.

«Регион возлагает большие

надежды на развитие судоходства с вводом в строй гидроузла «Кузьминск». Это даст импульс увеличению не только объемов речных грузоперевозок, но и развитию туристической отрасли. В Константиново, в Касимов, в Рязань туристы смогут прибывать на теплоходах. Кроме того, запуск гидроузла позволит заняться возрождением Рязанского порта, что также позитивно отразится на регио-



нальной экономике», — отметил заместитель председателя правительства Рязанской области Шаукат Ахметов.

«Гидроузел «Кузьминск» — это один из главных объектов на Оке. Его ввод в строй с нетерпением ждут все регионы, по которым проходит эта река», — рассказал генеральный директор ФГУП «Канал имени Москвы» Анатолий Сокуренок. — Та глубина реки, которая будет достигнута в результате проводимой реконструкции, будет соответствовать требованию всех видов судов, а это значит, что объем грузоперевозок и пассажиропоток может быть увеличен в разы».



Памятник «Полтаве»

В Санкт-Петербурге открыт памятник, посвященный первому русскому 54-пушечному парусному линейному кораблю 4 ранга «Полтава». В торжественной церемонии приняли участие губернатор Георгий Полтавченко, председатель правления ОАО «Газпром» Алексей Миллер и заместитель Главнокомандующего ВМФ Александр Федотенков.

Линейный корабль «Полтава» — символ морской славы России. Его строительство на Адмиралтейских верфях послужило началом создания сильного линейного российского флота. Петр Первый лично проектировал этот ко-

рабль и принимал активное участие в его постройке. «Корабль получил имя в честь победы русских войск в Полтавской битве, с которой начался путь России как великой державы, которая идет своим путем прогресса и созидания», — сказал

Георгий Полтавченко.

Создатели памятника — скульптор Александр Таратынов и архитектор Валерий Лукин. Памятник установлен на Воскресенской набережной, в створе проспекта Чернышевского.

В настоящее время на террито-

рии Яхт-клуба ведется проект по воссозданию корабля «Полтава» в натуральную величину. Он станет основой нового музейного комплекса, включающего культурный и просветительский центр. Проект поддерживается ОАО «Газпром».

Ученые исследуют Арктику

Международная научно-исследовательская экспедиция на ледоколе «Ланс» пройдет в августе 2015 года на подведомственной ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика» территории государственного природного заказника федерального значения «Земля Франца-Иосифа». Об этом сообщает пресс-служба Министерства природных ресурсов и экологии России. Экспедиция запланирована в рамках сотрудничества по наблюдению белых медведей в регионе Баренцева моря.

Минприроды подписало меморандум о сотрудничестве по наблюдению белых медведей в регионе Баренцева моря с Министерством по вопросам климата и охраны окружающей среды Норвегии. Целью меморандума является проведение, начиная с 2015 года, совместного учета белого медведя. Для получения новых данных о состоянии баренцевоморской популяции белого медведя и определения тенденции ее развития информация будет собираться благодаря аэронаблюдению.

Совместная деятельность сторон предполагает обмен данными по численности и путям миграции баренцевоморской популяции белого медведя на территории России и Норвегии. Помимо этого документ направлен на взаимодействие по укреплению двустороннего сотрудничества по вопросам управления, мониторинга и исследований баренцевоморской популяции белого медведя в качестве вклада в Циркумполярный план действий, который реализуется в рамках Соглашения о сохранении белых медведей 1973 года.

Партнером программы с российской стороны является Русское географическое общество. В качестве зарубежного партнера запланированных работ выступает Норвежский полярный институт — ведущее государственное научное учреждение Норвегии в области исследований полярных регионов.

Дефицит воды возможен

В Ивановской области было много снега, но...

В бассейне Волги в этом году снова возможен существенный дефицит воды. Ситуацию смогут изменить только внушительные осадки. Об этом сообщила руководитель Росводресурсов Марина Селиверстова.

В Ивановской области прошлым летом обмеление Волги особенно заметно было в Юрьевецком районе, когда обмелели водохранилища в верховьях. Главное из них — Рыбинское — было заполнено лишь на треть, уровень в нём был почти на три метра ниже обычного и на полметра меньше судоходного. Горьковское и Куйбышевское «моря» были заполнены примерно наполо-

вину. Это заставило судоходные компании сокращать круизные программы даже для трёхпалубных судов, не говоря уже о более крупных теплоходах. Трудности возникли на самых популярных маршрутах, проходящих через шлюзы: Москва — Астрахань и Санкт-Петербург — Нижний Новгород.

В Кинешемском районе, в связи с обмелением Волги, была нарушена регулярная работа паромной переправы Решма — Бузинка, которая является единственным прямым транспортным сообщением с Ласкарихинским сельским поселением Кинешемского района.

По словам начальника объединённой гидрометеорологической станции Кинешмы Владимира Нефёдова, высота снежного покрова в январе составляла 46 см — это на 6 см больше нормы. На Горьковском водохранилище — около 15 см. Но при этом уровни воды низкие. В марте по этому показателю прогнозируется исторический минимум 1964 года. Тогда уровень воды в Волге упал до 46,7 м (критическим уровнем считается 47 м). Синоптики предполагают, что весенние процессы начнутся в сроки, близкие к многолетним значениям, то есть в конце марта — начале апреля. Их развитие будет зависеть от интенсивности притока тепла, количества и вида осадков. На малых реках, протекающих в черте города, подьёмы сгладятся низкими уровнями

в Горьковском водохранилище, их значения не будут опасными. Более точные прогнозы по раз-

витию и срокам прохождения весенних процессов будут озвучены в конце марта.

Раннее вскрытие рек в Ленобласти

Вскрытие рек в Ленобласти ото льда произойдет на 2–3 недели раньше многолетних сроков, сообщил заместитель начальника ГУ МЧС России по Ленобласти по защите, мониторингу и предупреждению ЧС Евгений Мусиенко.

Традиционно первыми очищаются реки западной части Ленобласти рядом с Кингисеппом, Лугой, Волосово. В этом районе вскрытие рек уже произошло. Затем ото льда освобождаются реки

Сясь, Паша, Оять в восточной части, и последней вскрывается река Свирь.

«Нева будет пропускать ледеше достаточно долго в связи с тем, что ледоход пойдет от Ладожского озера», — отметил Мусиенко.

Он добавил, что в этом году в МЧС не ожидается каких-либо чрезвычайных ситуаций с половьем. Во-первых, уровень воды в Ладожском озере на 70 см ниже обычного, во-вторых, в области и Петербурге — ранняя весна.

Петровский док в Кронштадте превратится в музей

Петровский док является грандиозным сооружением середины XVIII века, многие годы служит украшением Кронштадта, расположен в центре основных туристических маршрутов и входит в состав единого ансамбля таких памятников истории и культуры федерального значения, как Морской собор и Летний сад. До недавнего времени объект находился в распоряжении ФГУП «Кронштадтский морской завод».

Строительство дока было начато в 1719 году по проекту Петра I. По этому проекту было предусмотрено устройство судового канала и глубокого бассейна, выложенного из тесаного камня. Канал открыли 30 июля 1752 года в присутствии императрицы Елизаветы Петровны, а в 1774

году на северном берегу докового бассейна в специально построенном сооружении была установлена первая в России паровая машина для откачки воды, прослужившая более 95 лет.

Док является объектом культурного наследия федерального значения. Комплекс сооружений



находится на Якорной площади и Макаровской улице в Кронштадте.

Док, входящий в состав ансамбля памятников истории, на-

мереваются превратить в музей. Здесь будут выставлены подводные лодки, корабли и парусники, рядом разместятся зона отдыха и культурное пространство.

ФИНАНСЫ

«ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» ПЕРЕВЕЗЛО 6,3 МЛН ТОНН ГРУЗОВ

В 2014 году суда ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» перевезли 6,3 млн тонн грузов, что на 4% меньше, чем в 2013 году. Потери компании составили 283 млн рублей, говорится в сообщении ОАО.

Основной причиной снижения грузоперевозок стала сложная навигация 2014 года, проходившая в условиях критической ситуации маловодья в центральном водном бассейне.

«С мая по ноябрь при проходе через Городецкие шлюзы и на участке реки Волги от Городецких шлюзов до Балахны сохранились ограничения по осадке судов, поэтому снизились перевозки металла, сырья для цементных заводов, строительных грузов. Объем потерь из-за лимитирующих глубин на участке Городец — Нижний Новгород составил 561 тысячу тонн», — отмечают в пресс-службе судоходной компании. Общие потери доходов компании из-за лимитирующих глубин по результатам года — 283 млн рублей.

Для организации эффективной работы пароходства в условиях маловодья грузовые суда были передислоцированы из центрального в южный водный бассейн, где работали в значительной мере на экспортных грузоперевозках с перевалкой в морских портах. Это оказало влияние на увеличение объема экспортных грузов в 2014 году до 4 млн тонн. Внутрироссийские перевозки снизились до 2,3 млн т. к 2013 году. Таким образом, в структуре грузоперевозок произошло перераспределение в сторону увеличения экспорта до 63,9%, доля внутренних перевозок составила 36,1%, сообщает «Татар-информ».

В навигацию на внутренних водных путях России работали 119 единиц грузового, буксирного и технического флота «Волжского пароходства» и 72 несамоходные сухогрузные секции.

Выручка «Тверского порта» упала

Выручка ОАО «Тверской порт» упала за 2014 год на 20% — до 168 млн руб. с 209 млн руб. годом ранее. Об этом сообщается в материалах «Тверского порта».

Напомним, что выручка порта в 2012 году составляла 264 млн руб.

Чистая прибыль Тверского порта за 2014 год составила символические 15 тыс. руб.

«Калашников» покупает «Еврояхтинг Рыбинская верфь»

Концерн «Калашников» (Госкорпорация «Ростех») покупает контрольный пакет (51%) Группы компаний «Еврояхтинг Рыбинская верфь». Как сообщает пресс-служба концерна, «Калашников» займется комплексной разработкой и производством высокотехнологичных десантных, поисково-спасательных и прогудочных катеров, продвижением продукции на новые рынки и расширением продаж.

По словам гендиректора концерна Алексея Криворучко, в рамках новой стратегии развития концерна до 2020 года ключевой задачей является расширение производственной линейки.

«Принято решение о приобретении доли в 51% Группы компаний «Еврояхтинг Рыбинская верфь». Концерн планирует ведение комплексной разработки и серийного производства гражданских и боевых катеров, а также планирует обеспечивать полный жизненный цикл изделий от разработки до

по сравнению с 33 тыс. руб. годом ранее.

ОАО «Тверской порт» создано в 1994 году путем приватизации государственного предприятия «Тверской порт». На балансе порта числятся буксирно-толкачи, вспомогательные и пассажирские суда, а также добывающая техника — земснаряды и порталные краны.

утилизации», — отметил Криворучко.

Концерн «Калашников» на базе группы компаний «Рыбинская верфь» планирует осуществлять разработку и производство современных высокотехнологичных десантных, поисково-спасательных и прогудочных катеров, предназначенных для специализированных ведомств, а также речных и морских прогулок.

Десантные, поисково-спасательные и прогудочные катера под торговой маркой «Рыбинская верфь» будут продвигаться под корпоративным брендом Концерна «Калашников».

В качестве дочерних компаний в новую холдинговую структуру войдут «Еврояхтинг», «Рыбинская судостроительная верфь», «РСВ-Сервис» и «Рыбинская верфь». Дополнительно концерном рассматривается возможность расширения деятельности для предоставления заказчикам комплекса услуг по хранению и ремонту катеров.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ОПРЕДЕЛЕННЫ Точки для ПРИЕМА ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД

В Санкт-Петербурге по результатам совещания в комитете по природопользованию определены места для приема льяльных и сточных вод в навигацию 2015 года. Об этом сообщает пресс-служба комитета.

Для приема льяльных вод с судов, курсирующих по внутренним рекам и каналам, у правого берега Фонтанки напротив Летнего сада будет размещено судно типа КС предприятия «ПИЛАРН». Специализированный автомобиль «Водоканала» будет работать у левого берега для сбора сточных вод.

Вторая точка будет организована на Неве у набережной Макарова. Специализированный автомобиль «Водоканала» будет принимать сточные воды с судов типа «Метеор» или «Москва», курсирующих по Неве, а судно типа ОС компании «Нева — Эко» — льяльные воды.

Третье место планируется обустроить в районе Большого Обуховского моста и устья реки Ижоры. Здесь прием льяльных и сточных вод от грузовых и пассажирских лайнеров будет проводить компания «Контур СПб».

Время стоянки специализированных судов и автомобилей, обеспечивающих сбор вод, согласуется с Ассоциацией судовладельцев в соответствии с разработанной схемой приема вод.

КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТОВ

Костромская область получит из федерального бюджета 256,7 миллиона рублей на строительство и реконструкцию дорог. Всего на содержание дорог в 2015 году бюджетом Костромской области предусмотрено более 900 миллионов рублей.

В рамках финансирования областные власти планируют завершить реконструкцию мостов через реку Юрас в Кологривском районе и реку Сентега в Буйском районе и начать капитальный ремонт еще пяти мостовых переходов.

Капитан и фотограф

В прошлом номере «Водный транспорт» опубликовал замечательную фотографию Николая Югалова, которая как нельзя ярко показывает сложный характер «Волго-Балта». По техническим причинам, редакция не указала автора снимка. Признавая свою ошибку, редакция пользуется случаем представить Николая Югалова нашим читателям.



Выставки фотографа Николая Югалова проходили в различных городах Волго-Балтийского водного пути — в Вологде, Шексне, Череповце. Он представлял свои фотографии для юбилейной выставки, посвященной 50-летию Волго-Балтийского водного пути.

Свои лучшие работы фотограф сделал, находясь на борту обстановочного судна. Тридцать лет он работает на речном флоте, обеспечивая судоходство на Волго-Балте. Сейчас капитан Югалов командует новым обстановочным судном «Беркут», построенным на Московском судостроительном заводе осенью 2013 года. Участок ответственности капитана протянулся на 43 километра от устья Ковжи до Константиновских порогов на

границе Белозерского и Вытегорского районов Вологодской области.

Николай Югалов — потомственный речник, основателем династии бакенщиков был его дед. Сейчас на Волго-Балте рабо-



тает его сын, который окончил ГУМРФ имени адмирала Макарова в Петербурге.



Серия строится успешно

ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» 25 февраля 2015 года спустило на воду четвертый буксир в серии из 6 единиц, строящихся по заказу ООО «П.Транс Ко».

Судно получило имя «Вега». Буксир-толкатель проекта 81 с азимутальным принципом движения имеет полное водоизмещение 365 тонн, длину 25 м, ширину 10 м. Судно предназначено для толкания и кратковременной (аварийной) буксировки барж проекта 82 полным водоизмещением около 5200 тонн со скоростью 10 узлов. Судно спроектировано в соответствии с требованиями к классу Российского Речного Регистра класса М3.0 (лед 10) А.

Отличительной особенностью судна является фрикционное сцепное устройство типа ARTICOUPLER KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc (Япония), допускающую значительную взаимную качку буксира и баржи, что позволяет использовать барже-буксирный состав в ближней морской зоне, а также сокращает процедуру сцепки-расцепки барже-буксирного состава до 30 секунд.

Преимущество данной сцепки состоит в том, что в открытых водоемах, таких, как Ладожское озеро, Онежское озеро или Финский залив не требуется расцеплять состав и переходить на чистую буксировку, а можно продолжать толкание состава барж. Правилами Регистра, в данном случае, это разрешается.

Кроме того, по сравнению с толкачами типа ОТ, которые сейчас используются на водоемах, за счет отсутствия расцепки/перевода на буксировку экономится большое количество времени и сил экипажа.

В качестве рулевого устройства предусмотрены две полноповоротные винторулевые колонки (ВРК), управление которыми осуществляется из ходовой руб-

ки. Благодаря винторулевым колонкам буксиры обладают высокой маневренностью и просты и удобны в управлении.

В начале марта буксир «Сириус», спущенный на воду в конце 2014 года, приступил к швартовым испытаниям. Одновременно продолжается строительство пятого и шестого буксиров серии, получивших название «Альгаир» и «Толиман».

В ноябре-декабре 2014 года проводились испытания судов, на которых была развита скорость



баржебуксирного состава 9,3 узла при 10% запасе мощности главных двигателей.

Закладка головного судна буксиров проекта 81 «Череповецкий металлург» состоялась 12 мар-

та 2013 года, сдача судов заказчику запланирована на весну 2015 года.

Финансирование проекта осуществляется ООО «Газпромбанк-лизинг» по лизинговой схеме.

СНСЗ победил в конкурсе

Средне-Невский судостроительный завод стал одним из победителей Всероссийского конкурса на звание «Организация оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности».

Во Всероссийском конкурсе приняло участие более 450 организаций ОПК, находящихся в сфере деятельности Минпромторга, Роскосмоса, Россвязи, Федерального медико-биологического агентства и Госкорпорации Росатом. В их числе: 121 промышленное предприятие; 123 научные организации и 25 интегрированных структур, включающих 182 организации.

Награждая победителей конкурса, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, который является членом Военно-промышленной комиссии России, заявил: «Рост количества претендентов говорит не только о престижности конкурса, но и о том, что круг предприятий, считающих результаты своей деятельности достойными наград, увеличивается. Это отражает хорошие результаты в целом по ОПК, лидирующему

в промышленности по темпам роста объемов производства, прибавив 14% в 2014 году. Очень важно сохранить позитивный боевой настрой в нынешней непростой ситуации».

В конце февраля на предприятии состоялась заливка корпуса первого из трех серийных кораблей противоминной обороны нового поколения для Военно-морского флота России, торжественная закладка которого намечена на конец апреля. ОАО «СНСЗ» единственный в России завод, владеющий технологией и единственный в мире, кто может создавать монолитные корпуса такого размера. Достоинством такого корпуса является высокая прочность в сравнении с составными корпусами, что обеспечивает большую живучесть корабля при

поиске мин. Срок службы корпуса из монолитного стеклопластика больше чем у корпуса из маломанитной стали (более 30 лет), а масса корпуса значительно меньше (250 тонн, без насыщения и надстроек).

«Средне-Невский судостроительный завод» (Санкт-Петербург, входит в состав АО «ОСК») основан в 1912 году. На заводе построено более 500 кораблей и судов по 43 проектам для флота России и на экспорт.

В настоящее время завод строит ракетные катера, тральщики, пассажирские и рабочие суда различного назначения и готовится к крупномасштабному строительству противоминных кораблей нового поколения для ВМФ России и на экспорт.

По итогам 2014 г. общая численность работников ОАО «СНСЗ» составила 1378 человек. Средний возраст — 45 лет, при этом 43% — сотрудники в возрасте до 40 лет. 57% специалистов и служащих имеют высшее образование, 35% — среднее специальное. 63% рабочих имеют среднее специальное и 7% — высшее образование.



«Красное Сормово» построит три судна



Новые дноуглубительные суда будут построены для нужд филиалов «Росморпорта»: морских портов в Усть-Луге, Петербурге и Туапсе. Сдача заказчику двух судов намечена на 2016 год. Третье судно передадут в 2017 году, сообщили в пресс-службе завода.

«Красное Сормово» имеет большой опыт досрочного исполнения судостроительных контрактов. Поэтому руководство завода не исключает, что суда будут сданы раньше контрактных сроков. Об этом на церемонии закладки двух новых судов сказал исполнительный директор завода Михаил Першин.

«Закладка происходит раньше намеченных контрактом сроков. Это говорит о желании начать скорейшую реализацию серьезного проекта... Уверен, что сормовичи смогут в очередной раз доказать, что мы можем строить суда любой сложности, высокого качества и в сжатые сроки», — отметил он.

Для проектирования новинок была привлечена нидерландская компания Damen Shipyard Gorinchem. Она также будет осуществлять и поставку части оборудования для их строительства.

Экранопланы — в серию

Нижегородское ООО «Опытно-конструкторское бюро по экранопланам ЭрДиСи Аквалайнс» (RDC Aqualines) планирует изготовить опытные образцы экранопланов для дальнейшего запуска в серию. Сейчас ведется конструкторская разработка. В течение 2015 года будет создан двухместный прототип для демонстрации заказчику.

Как сообщается в материалах разработчика, сегодня экранопланами кроме России занимаются еще в ряде государств, в том числе в Южной Корее, Австралии, Германии, США и Иране.

В России эта отрасль получила толчок к развитию несколько лет назад, когда Минпромторг включил экранопланостроение в программу «Развитие гражданской морской техники», принятую в 2009 году. Экраноплан рассматривается как новый вид водного транспорта, в котором объединены скоростные качества самолета с мореходностью и грузоподъемностью традиционных судов.

Ожидается, что в будущем экранопланы будут использоваться как для пассажирских, так и для грузовых перевозок.

По расчетам RDC Aqualines, производство экраноплана займет около года и обойдется в 30 млн рублей. Сборка планируется на предприятии при авиационном заводе «Сокол» — ООО «НПО «Аэротехнологии».

Себестоимость одного экраноплана составит около 8 млн рублей. При серийном производстве от 50 штук себестоимость судна обещают довести до 1,1 млн рублей.

В дальнейшем же приоритетным на-

правлением развития проекта является создание 20–50 местных судов. В связи с этим компания, помимо своих средств, в качестве источников финансирования рассматривает программу Минпромторга (в рамках сотрудничества с НГТУ) на этапе НИОКР и привлечение инвесторов на этапе серийного производства.

В первую очередь компания RDC Aqualines планирует запустить производство серии двухместных экранопланов патрульного и малого грузового назначения, которые станут основой для создания тренировочных экранопланов для подготовки пилотов многоместных экранопланов.

Директор ассоциации «Экраноплан» и глава «Ориона» Юрий Вараков подчеркнул, что один из больших плюсов экраноплана — то, что это судно круглогодичной навигации.

«Он может пройти там, где не смогут пройти суда традиционной компоновки. По льду и снегу он перемещается как аэросани, на мелководье по желанию пилота экраноплан может взлететь до 5 метров. Скорость движения при этом сопоставима со скоростью воздушных судов для местных авиалиний, до 250 км/час», — отметил он.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

КОСТРОМСКОЙ ССРЗ ПЛАНИРУЕТ СДАТЬ ВТОРУЮ НЕФТЕБАРЖУ В МАЕ 2015 ГОДА

ОАО «Костромской судостроительно-судоремонтный завод» планирует в мае 2015 года передать заказчику ООО «Ярбункер» (Ярославль) вторую нефтеналивную баржу ледового класса (Проект 102) грузоподъемностью до 5 тыс. тонн. Первое в данной серии судно «Солоница» завод передал компании «Ярбункер» в мае 2014 года.

Проект разработан ЗАО «Спецсудопроект» (Санкт-Петербург). Баржа способна работать во льдах толщиной до 40 см.

Как уточнили в отделе маркетинга ОАО «Костромской судостроительно-судоремонтный завод», в настоящее время на предприятии загружено 10% производственных мощностей.

Завод способен выполнять контракты на строительство барж площадок, бункерных и нефтеналивных барж грузоподъемностью от 1000 до 5000 тонн. Эксклюзивной продукцией завода является универсальный мелкосидящий теплоход на воздушной каверне «Кержак».

ООО «Ярбункер» осуществляет свою деятельность с 2005 года. Основным направлением деятельности компании является бункеровка речных судов.

ПАРОГЕНЕРАТОРЫ ДЛЯ ЛЕДОКОЛОВ

В рамках контракта с Балтийским заводом нижегородское «ОКБМ Африкантов» изготовило пять парогенераторов для ледоколов типа «Арктика». Они будут установлены на головное судно этого проекта, строительство которого ведется в Петербурге.

Парогенераторы высокоэффективны и применяются в реакторной установке РИТМ-200, их паропроизводительность в два раза выше эксплуатирующихся в настоящее время подобных агрегатов.

Первый ледокол проекта АК-60 Я, получивший имя «Арктика», был заложен год назад, в ноябре 2013-го. Он будет оборудован атомной энергетической установкой нового типа РИТМ-200 и станет самым большим и мощным ледоколом в мире.

Длина ледокола составит 173 метра, ширина — 33 метра, осадка по конструктивной ватерлинии — 10,5 метра, минимальная рабочая осадка — 8,5 метра. Водоизмещение — 23 тысячи тонн.

НИС ДЛЯ АНТАРКТИКИ

Нижегородские инженеры подготовили проект научно-исследовательского судна, которое предназначено для комплексных рыбохозяйственных и океанографических исследований в Антарктике.

«Официальная комиссия Минпромторга заявила, что проект хороший, судно надо строить на судостроительных заводах России», — сообщил главный конструктор нижегородского бюро Владимир Волков.

На судне предусмотрены такие научно-исследовательские помещения как операционный центр, ихтиологический и океанологический блоки, лаборатория подводных видеосистем, гидробиологическая и гидрохимическая лаборатории.

На «Балтике» поднят флаг России



В Санкт-Петербурге на борту многофункционального аварийно-спасательного судна проекта Р-70202 «Балтика» (порт приписки Большой порт Санкт-Петербург), построенного для нужд Федерального бюджетного учреждения «Морская спасательная служба Росморречфлота», состоялась торжественная церемония подъема государственного флага Российской Федерации, передает корреспондент «Российского судоходства».

В церемонии приняли участие заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, президент ОАО «Объединенная судостроительная компания» (ОСК) Алексей Рахманов, руководитель Росморречфлота Александр Давыденко, ректор ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» Сергей Барышников.

Работы по строительству судна производились ОАО «ПСЗ «Янтарь» совместно с компанией Arctech Helsinki Shipyard Inc. (Хельсинки, Финляндия). Цена контракта составила 3 млрд 274 млн руб.

«Балтика» — первое в мире аварийно-спасательное судно ледового класса с ассиметричным корпусом. Благодаря уникальной

форме корпуса, судно обладает возможностью косогахода, что позволяет ему эффективно работать при выполнении любых аварийно-спасательных операций. Три полноповоротных винто-рулевых комплекса общей мощностью 7,5 МВт обеспечивают отличную эффективность рулевого управления в любой ситуации и в любом направлении. Судно полностью автоматизировано и позволяет значительно расширить спектр задач, стоящих сегодня перед аварийно-спасательным флотом.

Судно имеет следующие основные технические характеристики: длина габаритная — 76,4 м; ширина габаритная — 20,5 м; высота борта — 9 м; наибольшая осадка — 7 м; максимальная мощность главных двигателей, МВт — 3х3000; скорость — 14

узлов; экипаж — 24 чел.; класс Российского морского регистра судоходства — KM Icebreaker6, [1], AUT1-ICS, OMBO, FF3WS, EPP, DYNPOS-1, ECO-S, Oil recovery ship (>60 °C), Salvage ship, Tug, HELIDECK.

Закладка судна состоялась на стапеле Калининградского завода «Янтарь» 6 июня 2012 года. По условиям контракта, «Янтарь» — головной исполнитель заказа — отвечал за корпусные работы, которые завершил в мае 2013 года, после чего передал заказ на достройку в Финляндию. 12 декабря 2013 года «Балтика» была спущена на воду и затем выполнила программу ходовых испытаний в Балтийском море. Росморречфлот принял судно в эксплуатацию 30 декабря 2014 года.



«Роснефть» поможет университету

ОАО «Нефтяная компания «Роснефть» и ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» подписали соглашение о долгосрочном сотрудничестве для решения стратегических задач нефтегазовой отрасли.

В рамках соглашения стороны принимают на себя обязательства по созданию системы партнерских отношений компании «Роснефть» и Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова по следующим направлениям сотрудничества: участие университета в довузовской подготовке и профессиональной ориентации молодежи, осуществляемых компанией «Роснефть» в регионах ее присутствия для отбора талантливых выпускников для получения высшего образования в университете; подготовка в университете специалистов с высшим образованием по специальностям бакалавриата/магистратуры, необходимым для работы в компании «Роснефть»; разработка новых и совершенствование действующих образовательных программ университета с учетом требований компании «Роснефть» к квалификации молодых специалистов; создание, реализация и актуализация программ дополнительного профессионального образования для работников компании «Роснефть», с использованием технологий дистанционного (электронного) обучения; профессиональная подготовка и повышение квалификации специалистов компа-

нии «Роснефть» по программам Университета, ориентированным на развитие нефтегазового бизнеса на континентальном шельфе, включая арктические замерзающие моря, на базе Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Также планируется вести подготовку кадров высшей квалификации аспирантуре университета из числа работников компании «Роснефть», ее дочерних и зависимых обществ; проводить стажировки, в том числе зарубежные, для наиболее успешных курсантов, студентов университета, в трудоустройстве которых заинтересована компания «Роснефть».

В области научной и инновационной деятельности будут проводиться научно-исследовательские, проектные, опытно-конструкторские работы по заказу компании «Роснефть».

В соответствии с подписанным соглашением компания «Роснефть» планирует проводить в Университете «Дни «Роснефти», а также выплачивать корпоративные стипендии курсантам и студентам, гранты преподавателям университета, и осуществлять финансовую поддержку развития образовательной и научно-исследовательской инфраструктуры вуза.

Выпуск молодых специалистов «Морской академии»

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) состоялся торжественный выпуск молодых специалистов института «Морская академия».

Задачей «Морской академии» является обеспечение Российской Федерации высококлассными специалистами плавсостава морского и речного транспорта для освоения и эффективного использования пространств и ресурсов Мирового океана.

Всего дипломы молодых специалистов получили выпускники трех факультетов, входящих в состав Морской академии — Арктического, Навигационного и связи, и Судовой энергетики.

Сокончанием вуза выпускников поздравили ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников, директор



института «Морская Академия» Александр Горобцов, капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Александр

Волков, генеральный директор ЗАО «Транзас» Игорь Гапешко, заместитель директора по персоналу и административным вопросам Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Александр Стрельников, директор по персоналу ОАО «Северо-Западное морское пароходство» Александр Мартынов.

С ответной речью на празднике выступил выпускник факультета Навигации и связи Дмитрий Сигаев. От лица родителей поздравила выпускников мама одного из курсантов Людмила Макарова.

Закончилось мероприятие праздничным концертом.





Ранний старт

Судоходная компания «Донречфлот» ввела в эксплуатацию речной флот. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил исполнительный директор ДРФ Олег Сидоркин.

Судоходная компания «Донречфлот» (ДРФ, входит в Азово-Донское пароходство) ввела в эксплуатацию флот внутреннего плавания 26 февраля — на месяц раньше официального срока открытия транзитной навигации. Первым 26 февраля из Аксайского филиала ДРФ вышел буксир «Озерный-202» с баржей «Д-4007М» и отправился на погрузку ячменя в порт Ростов-на-Дону, откуда груженный баржебуксирный состав последовал в порт Кавказ.

Еще одно судно — «Волго-Дон 5043» — приступило к работе 2 марта. Следующим был введен в эксплуатацию баржебуксирный состав «ОТ-1506» с баржей «Д-4004М».

Всего в навигацию 2015 года судоходная компания планирует ввести в эксплуатацию 11 баржебуксирных составов и 10 самоходных судов внутреннего плавания.

«Раннему началу работы флота речной группы ОАО «Донречфлот» способствовали рыночная конъюнктура и благоприятные гидрометеорологические условия, которые позволили капитанам морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог 26 февраля снять ледовые ограничения», — пояснил исполнительный директор ДРФ Олег Сидоркин.

Добавим, что в зимний период 2014–2015 годов часть речного флота компании продолжала работать. В частности, доставку груза из порта Кавказ на рейд порта Кавказ, где осуществляет перевалку ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК, входит в Азово-Донское пароходство), обеспечивали «Волго-Дон 5011», «Волго-Дон 5043», буксир «Капитан Рыбалко» с баржей «Д-4001». «Шлюзовой-65» обеспечивал обслуживание каравана судов в Аксайском филиале ДРФ. «Озерный-202», как и прошлой зимой, работал в порту Азов,

«Шлюзовой-144» — в акватории порта Ростов-на-Дону. Этот вспомогательный флот осуществлял доставку агентов, лоцманов, представителей контролирующих и надзорных органов на суда ОАО «Донречфлот».

Азово-Донское пароходство — транспортная группа, создана в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные, логистические и девелоперские компании. Под управлением АДП работают 73 единицы судов «река-море» плавания дедвейтом до 7000 тонн каждое, 100 единиц речных судов дедвейтом до 3000 тонн. Компания осуществляет перевозки зерновых грузов, угля, минеральных удобрений, строительных материалов, контейнеров и генеральных грузов. Стивидорные компании группы осуществляют перевалку на терминалах Ростова-на-Дону, Ростовской области и Краснодарского края.

Уверенный рост

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в феврале 2015 года отметились значительным ростом показателей грузооборота и судооборота.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в феврале 2015 года составил 604 тыс. тонн различных грузов, что на 22,4% выше соответствующего показателя годичной давности. Погрузка в порту выросла на 20,7%, до 573 тыс. тонн грузов, выгрузка — на 65,7%, до 31 тыс. тонн грузов. Транзита не было как за отчетный период 2015 года, так и в феврале 2014 года.

Как сообщили в службе капитана порта, номенклатура грузов в феврале 2015 года была представлена нефтью и нефтепродуктами (27,7%), зерновым навалом (22,8%), незерновым навалом (19,9%), пищевым наливом (10,2%), металлоломом (9,6%), углем и коксом навалом (5%) и генеральными грузами (3,4%).

Судооборот также заметно прибавил: если в феврале прошлого года служба капитана морского порта Ростов-на-Дону зарегистрировала 97 приходов и 117 отходов судов, то в феврале 2015 г. — 140 приходов и 149 отходов судов.

«В феврале 2015 года статистика морского порта Ростов-на-Дону демонстрирует рост как погрузки на 20,7%, так и выгрузки на 65,7%. Наблюдается увеличение общего грузооборота на 22,4% и судоходов на 8,3% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года», — уточнил капитан порта Ростов Павел Захарченко.

Морской порт Азов в феврале 2015 года обработал 311 тыс. тонн различных грузов, что на 50,2% выше аналогичного показателя годичной давности. Экспорт вырос на 36,6% — до 254 тыс. тонн грузов. Импорт, напротив, показал снижение на 40,9% — до 13 тыс. тонн. Объем каботажных грузов в феврале 2015 года составил 41 тыс. тонн, транзитных — 3 тыс. тонн, в то время как в феврале 2014 года каботаж и транзита грузов не было.

По словам капитана порта Азов Владимира Брагина, в номенклатуре грузов за отчетный период преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Администрация морского порта в феврале текущего года оформила 76 приходов и 91 отход судов. Для сравнения: год назад было 55 приходов и 62 отхода судов.

«Увеличение грузооборота и судооборота в феврале 2015 года обусловлено более мягкой зимой в сравнении в 2014 годом и, как следствие, ростом перевозок в каботаже и отгрузок грузов на экспорт», — объяснил Владимир Брагин.

Грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в феврале 2015 года прибавил 110,6% по сравнению с аналогичным показателем февраля 2014 года и составил 238 тыс. тонн грузов. Номенклатура грузов была представлена зерном, металлом, металлоломом, углем, рудой, нефтепродуктами и контейнерами.

Судооборот порта также показал положительную динамику: за отчетный период текущего года было 57 приходов и 63 отхода судов против 27 приходов и 27 отходов судов в феврале 2014 года.

Река установила планку



Грузооборот в Азово-Донском речном бассейне в 2015 году прогнозируется на уровне 14,2–14,3 млн тонн грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Администрации подчеркнули, что итоговый показатель во многом будет зависеть как от благоприятных гидрометеорологических условий, так и от внешнеполитической ситуации в стране.

Официально открыть судоходство по внутренним водным путям в границах бассейна планируется 1 апреля. При этом в Азово-Донской бассейновой администрации не исключают более раннего открытия навигации по обращению судовладельцев. Это решение будет основываться на прогнозе Росгидрометцентра с учетом готовности гидросооружений на ВДСК.

Для выставления плавучей обстановки на магистральном водном пути реки Дон и реки Северский Донец администрация планирует ввести в эксплуатацию 21 единицу флота с общей численностью плавсостава 169 работников.

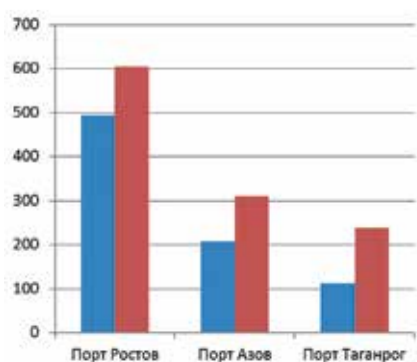
В межнавигационный период 2014–2015 годов был обеспечен необходимый ремонт флота администрации: мотовозов, шаланда, земснарядов, путевых

катеров, буксиров, плавкранов и брандвахт. В частности, текущий ремонт прошли 30 плавсредств, средний — 11. Капитальный ремонт осуществлен на одном судне.

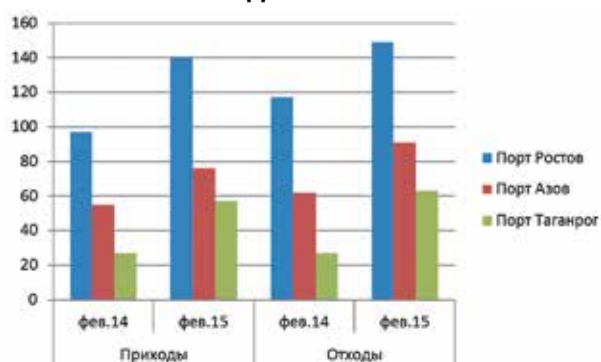
Ремонтные работы проводились и на гидротехнических сооружениях. Под защитой шпунтовых ограждений с проведением водоотлива выполняются строительные-монтажные работы по реконструкции судоходных плотин второго и третьего гидрозлов Северско-Донецкой шлюзованной системы. Кроме того, монолитным железобетоном восстанавливаются устои флотбетов судоходных плотин. Рабочие двусторчатые ворота меняются на шестом гидрозле, устройства ремонтных заграждений — на гидрозлах № 6 и № 7. Новые рабочие двусторчатые ворота верхней головы появились и на судоходном шлюзе Веселовского гидрозла на реке Мангыч.

Напомним, в 2014 году транзитная навигация в Азово-Донском бассейне началась 26 марта и завершилась 3 декабря. Общий грузооборот бассейна составил 14 млн 276 тыс. тонн грузов.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ





Партнерство продолжит работу как ассоциация

Некоммерческое партнерство «Водный транспорт Дона», в декабре 2014 года отметившее 15-летие, станет Ассоциацией. Такое решение в связи с изменением законодательства России утверждено членами некоммерческой организации на отчетном собрании 19 февраля 2015 года.

История организации ведется отсчет с 3 декабря 1999 года, когда по инициативе 26 предприятий и организаций водно-транспортного комплекса при поддержке и непосредственном участии Администрации Ростовской области и регионального Минтранса был утвержден устав некоммерческого партнерства «Водный транспорт Дона».

Главной задачей созданной организации была работа по совершенствованию взаимодействия между всеми участниками транспортного процесса в интересах развития судоходства в Азово-Донском бассейне.

В 2015 году принято решение об изменении формы организации в связи с изменениями законодательства Российской Федерации: решать те же задачи будет Ассоциация «Водный транспорт Дона». Соответствующие изменения будут внесены в Устав организации.

Как пояснил председатель «Водного транспорта Дона» Александр Огарев, изменение формы организации связано с вступлением в силу Федерального закона от 05.05.2014 № 99-ФЗ «О внесении изменений в главу 4 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений», в части изменений пункта 3 ст. 50 ГК РФ.

«Основной задачей нашего общества является объединение и защита интересов предприятий

и организаций водного транспорта бассейна и содействие их деятельности и развитию. Наши совместные действия с портами, судоремонтными предприятиями, экспедиторскими, агентскими, лоцманскими и судоводными компаниями направлены на дальнейшее безопасное развитие судоходства в Азово-Донском бассейне», — подчеркнул Александр Огарев, единогласно переизбранный на 2015 год председателем Совета Ассоциации «Водный транспорт Дона».

Надо сказать, что в 2014 году в организации произошли некоторые кадровые изменения. В частности, в июле прошлого года сложил с себя полномочия исполнительного директора Совета партнерства Борис Ткаченко, на протяжении нескольких лет добросовестно выполнявший свою работу. Решением Совета и общего собрания членов некоммерческой организации на эту должность был утвержден Юрий Склярченко.

«В соответствии с ежемесячными планами работ, утвержденными Советом Партнерства, исполнительная дирекция в целом справилась. Не выполнен один пункт плана — работа рабочей группы НП «Водный транспорт Дона», которая утверждена Советом 24 марта 2014 года и состояла из пяти человек: С.Ю. Кодратенко, Д.В. Орлова, А.В. Рытикова, Б.А. Ткаченко и О.Н. Сидокина. Четверо из членов рабочей группы были уволены или переведены

на другие участки работы, — отметил Юрий Склярченко. — В настоящее время исполнительная дирекция направлена запросы в ОАО «Ростовский порт» и ОАО «Международный донской порт», а также в АБФ ФГУП «Росморпорт» и службы капитана портов Ростова-на-Дону и Азов о представлении своих кандидатур для включения в рабочую группу. Уверены, что в новом году рабочая группа ассоциации «Водный транспорт Дона» заработает».

В числе приоритетных задач на 2015 год исполнительный директор «Водного транспорта Дона» назвал информационное сопровождение реализации программы развития водного пути на Нижнем Дону и в Азово-Донском бассейне, в частности содействие в проектировании и начале строительства Багаевского гидроузла.

Ассоциация продолжит консультировать представителей флотского сообщества бассейна и содействовать решению вопросов, связанных с законодательным обеспечением деятельности судоходных, лоцманских и других компаний водно-транспортного комплекса. Одновременно будет продолжено сотрудничество с Российской палатой судоходства, Общественным советом при Минтрансе Ростовской области, Морским советом при Правительстве РО и Торгово-Промышленной палатой региона.

«Водный транспорт Дона» намерен всемерно содействовать решению проблем отраслевых



учебных заведений Ростовской области, в том числе в повышении уровня подготовки специалистов флотских профессий. Так, при поддержке партнерства 23 декабря в стенах Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта состоялся круглый стол, где представители бизнес-сообщества и учебного заведения обсудили актуальные потребности отрасли в кадрах и возможные варианты привлечения молодых специалистов в компании и их закрепления в штатных должностях. Директор Института водного транспорта им. Г.Я. Седова Сергей Лутков на отчетном собрании некоммерческой организации рассказал о необходимости усиления военно-патриотического воспитания курсантов учебного заведения и о подготовке ходатайства в Минтранс России о введении военной кафедры в вузе. Эта инициатива нашла понимание во флотском сообществе. Дополнительно исполнительный директор «Водного транспорта Дона» поручено проработать вопрос об организации прохождения практики несовершеннолетних курсантов.

На этом задачи ассоциации донских водников не заканчиваются. «Водный транспорт Дона» планирует усилить продуктивное взаимодействие регионального флотского сообщества с Азовским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт» и службой капитана порта Ростова-на-Дону. Отдельного внимания, по мнению Совета партнерства, заслуживает содействие Министерству транспорта Ростовской области в реализации плана подготовки акваторий морских портов бассейна к Международному чемпионату по футболу 2018 года.

Фронт работы, конечно, большой. Но объединение за 15 лет показало важность и эффективность своей работы. Тем более ряды ассоциированных водников пополняются: на последнем собрании в «Водный транспорт Дона» принято пять новых членов: Институт водного транспорта им. Г.Я. Седова, ЗАО «Цимлянский судомеханический завод», ООО «АСК-Бункер», ООО «Морское агентство «Река-Море» и ООО «Пульсар».

Активнее готовить порты

Подготовка к чемпионату мира по футболу 2018 года требует более активных действий и конкретных мер от портовых властей Азово-Донского бассейна и муниципальных образований Нижнего Дона.

Такое мнение высказал председатель Общественного совета при министерстве транспорта Ростовской области Александр Огарев 2 марта на совместном расширенном заседании Общественного совета при Минтрансе РО и коллегии регионального Минтранса.

Александр Огарев проинформировал членов коллегии и присутствующих о состоянии готовности и необходимых мерах по активизации подготовки морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог к чемпионату мира по футболу 2018 года.

«Рядом с местом проведения основных мероприятий футбольного чемпионата в Азово-Донском бассейне расположены три морских порта: Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог, а также населенные пункты Нижнего Дона с историко-архитектурными комплексами, вызывающими постоянный интерес гостей Дона», — подчеркнул докладчик.

По мнению Огарева, инфраструктура морских портов, береговые службы, объекты и флот должны быть своевременно подготовлены к приему гостей

и участников чемпионата. При этом необходимо предусмотреть посещение Ростова-на-Дону, Азова, Таганрога гостями на морских пассажирских и туристических судах, а также яхтах...

Именно поэтому порты, портовая инфраструктура и флот бассейна должны быть приведены в состояние, отвечающее требованиям мероприятий подобного уровня, подчеркнул выступающий.

Подготовка портовой инфраструктуры включает в себя и обеспечение экологической безопасности гостевого флота, и снабжение судов необходимыми запасами, и обустройство яхтенных марин. Кроме того, Александр Огарев обратил внимание на необходимость организации пассажирского и туристического обслуживания участников и гостей мундиала водным транспортом на экскурсионных маршрутах Нижнего Дона, на линиях «Ростов-на-Дону — Таганрог», «Ростов-на-Дону — порты Северного Кавказа и Крыма» судами различных типов, а также предусмотреть возможность организации переправы водным путем через реку Дон в период проведения чемпионата мира по футболу, включая работы городских и пригородных экскурсионных линий, в том числе водного такси.

Важно также предусмотреть постановку пассажирского флота на набережной в Ростове-на-Дону в качестве плавучих гостиниц, продумать меры обеспечения безопасности людей на воде и целый ряд других мер.

Для успешной реализации всего комплекса мер по подготовке акватории бассейна к мундиалу Александр Огарев предложил Администрации морских портов Азовского моря, Азовскому бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт» и хозяйствующим субъектам подготовить в кратчайшие сроки соответствующий план мероприятий и представить его на согласование в Министерство транспорта Ростовской области.



Щебень уйдет с дорог

Новая редакция Федерального закона № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожном движении» нацелена на переключение грузопотока сыпучих грузов с автомобильного на железнодорожный и водный транспорт.

Об этом заявил депутат Госдумы РФ, председатель комитета по транспорту Евгений Москвичев 2 марта на совместном расширенном заседании Общественного совета при минтрансе Ростовской области и коллегии министерства транспорта Ростовской области.

Евгений Москвичев выступил с докладом о принятых федеральных законах и совершенствовании законодательства в области транспорта.

По его словам, новый 257-й федеральный закон «на выходе». Новая редакция предусматривает запрет на перевозку автомобильным транспортом сыпучих грузов объемом свыше 40 тонн. Большой объем смогут возить только тяжеловесы, доля которых составляет всего 2%.

Законопроект предусматривает штрафы до 1 млн рублей для грузоотправителей и грузополучателей за перевозку более 40 тонн автотранспортом. «Еще мы впервые пишем, что все автомобили с перевесом имеют право быть арестованы, поставлены на штрафстоянку, перевозчик должен заплатить независимо от формы собственности и страны регистрации компании», — отметил председатель комитета по транспорту Госдумы РФ. Эти полномочия будут отданы Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, уточнил Москвичев.

Спикер пояснил, что законопроект позволит переключить грузопоток сыпучих грузов на железнодорожный, морской и речной транспорт и положительно скажется на состоянии автомобильных дорог.

Работа по расписанию

ООО «Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод» (УДССРЗ, входит в Азово-Донское пароходство) завершает межнавигационный ремонт судов и готовится к транзитной навигации по внутренним водным путям России. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор предприятия Сергей Бевз.

По его словам, объем выполненных ремонтных работ в межнавигационный период 2014–2015 гг. вырос на 7% по сравнению с соответствующим показателем прошлого года и составил 15 млн 198 тыс. рублей.

На мощностях предприятия в отчетный период прошли текущий ремонт восемь единиц флота, текущий ремонт с подъемом в док — пять плавсредств ОАО «Донречфлот» (ДРФ, также входит в Азово-Донское пароходство). Кроме того, на одном судне был осуществлен средний ремонт.

Сергей Бевз добавил, что Усть-Донецкий ССРЗ принял на зимний отстой 2014–2015 годов 14 единиц флота ОАО «Донречфлот» и 10 судов сторонних организаций: ООО «ЮгТранзитПоволжье», ООО «Камская судоходная компания», ООО «Фрегат-Сервис», ООО «Арго», ООО ПЭФ «Волгаремфлот», ООО «Речной порт» и ООО «Нижегородская логистическая компания».

«В настоящее время организация завершает зимний судоремонт и готовится к открытию транзитной навигации по внутренним водным путям России.

УДССРЗ в навигацию 2014 года было перевезено 340 тыс. тонн щебня. В навигацию 2015 года планируем осуществить перевозку 400 тыс. тонн щебня буксирными составами, что на 7,5% больше аналогичного прошлого года показателя», — уточнил генеральный директор предприятия.

Напомним, Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод располагает судокорпусным цехом, оборудованным металлорежущими и кромкогильными станками, слесарно-механическим цехом с токарными, фрезерными, долбежными

и расточными станками, цехом по ремонту ДВС, кислородной станции, док-кессоном проекта АУКБ № Р-10 и трехсекционным доком проекта Р-39-3, древцехом. На предприятии есть оборудование для пескоструйной очистки судов на класс SA-2 и безвоздушной покраски флота. Кроме того, длина собственной причальной стенки УДССРЗ составляет 380 пог. м, причал оборудован двумя порталными кранами грузоподъемностью 10 и 16 тонн.

УДССРЗ входит в транспортную группу «Азово-Донское пароходство».

Новые возможности

ЗАО «Усть-Донецкий порт» принял участие в XVIII агропромышленном форуме Юга России «Интерагро-маш. Агротехнологии», прошедшем в Ростове-на-Дону 3–6 марта 2015 года.

На выставке был представлен макет порта и прилегающего к нему индустриального Усть-Донецкого парка.

Развитие производств в непосредственной близости к порту дает конкурентное преимущество в выстраивании эффективной логистики как при отправлении, так и при получении грузов. Усть-Донецкий порт также заинтересован в развитии припортовых территорий, поскольку индустриальный парк обеспечит его мощности постоянными грузопотоками.

Традиционно УДП работает с минеральными грузами, серой, углем. В 2014 году номенклатура грузов пополнилась зерновыми: в порту введен в эксплуатацию комплекс по перевалке зерновых грузов. Он включает в себя 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, 80-тонные весы с возможностью приема зерновозов длиной до 24 м, а также лабораторию качества зерна.

Усть-Донецкий порт — крупнейший речной порт на юге России и самое большое промышленное предприятие в Усть-Донецком районе Ростовской области. Порт расположен в устье Северского Донца в 6 км от реки Дон на территории 39 га. УДП располагает 9 механизированными причалами общей протяженностью 1155 м и площадью единовременного хранения 400 тыс. тонн грузов.



Зима подвела черту

Ледокольная проводка 153 караванов судов была обеспечена в морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог с начала зимней навигации 2014–2015 годов.

Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил руководитель Бассейновой комиссии, и.о. руководителя ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафоничев.

На вход в порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог было проведено 1035 единиц флота в составе 71 каравана, на выход — 1141 судно в составе 82 караванов.

С 12–00 мск 4 марта 2015 года капитанами морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог объявлено об окончании периода ледокольной проводки в портах Азовского моря и на подходах к ним.

В феврале 2015 года в морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Та-

ганрог была заведена 271 единица флота в составе 24 караванов судов, из портов в Азовское море выведено 289 судов в составе 25 караванов.

«Первая половина февраля 2015 года характеризовалась преобладанием положительных температур, ветрами южных секторов и разрушением ледяного покрова. В результате распоряжениями капитанов портов были снижены ограничения по режиму ледового плавания с 12–00 мск 4 февраля 2015 года», — рассказал Сергей Сафоничев.

Начиная с 16 февраля, с усилением ветров от северо-востока началось резкое понижение температур, что привело к интенсивному льдообразованию,

и уже к 20 февраля Таганрогский залив полностью покрылся льдом. С 12–00 мск 17 февраля 2015 года были восстановлены ограничения по режиму ледового плавания: разрешено плавание судов с ледовым классом не ниже Ice-1.

«С 22 февраля началось повышение температур воздуха с преобладанием в дневное время положительных температур и, как следствие, разрушение льда на акватории Таганрогского залива. В результате с 12–00 мск 26 февраля 2015 года распоряжениями капитанов портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог были снижены ограничения по режиму ледового плавания», — добавил руководитель Бассейновой комиссии.

Напомним, в зимнюю навигацию 2014–2015 годов, по данным Росгидромета, льдообразование в Азовском море наступило на 5–12 дней раньше средних многолетних сроков. Начало ледокольных проводок распоряжениями капитанов портов было объявлено в портах Азов и Ростов-на-Дону с 12–00 мск 27 ноября, в порту Таганрог — с 00–00 мск 28 ноября 2014 года.

В зимнюю навигацию 2014–2015 годов ледокольную проводку караванов судов на подходах к морским портам Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов осуществляли линейные ледоколы ФГУП «Росморпорт»: «Капитан Демидов», «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов».



Учения против паводка

Специальные противопаводковые учения 26 февраля были проведены в Азовском районе Ростовской области.

Основной упор при организации учений был сделан на выполнение практических мероприятий по организации безопасного пропуска паводковых вод на территории региона, рассказал директор регионального департамента по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций Сергей Панов.

Особое внимание, по его словам, было уделено отработке действий областных пожарно-спасательных служб, подразделений Главного управления МЧС России и аварийно-спасательных форми-

рований муниципальных образований в соответствии с Планом привлечения сил и средств при возникновении ЧС, связанных с нагонными явлениями.

Учебная отработка действий спасателей в преддверии весеннего паводка проводится во всех 55 муниципалитетах Ростовской области ежегодно последние несколько лет. При этом для каждого города и сельского поселения разрабатывается своя вводная. «В 2015 году было подготовлено 500 учебных легенд», — уточнили в ДПЧС.

Для участия в противопаводковых учениях было привлечено

более 3 тыс. человек и 500 единиц автомобильной, инженерной и специальной техники. В практических мероприятиях по ликвидации ЧС при возникновении нагонной волны в Азовском районе было задействовано более 200 человек и 120 единиц техники, а также 30 плавсредств.

По оценке руководителя учений, заместителя губернатора РО Вадима Артемова учения прошли успешно: органы управления, силы и средства областной подсистемы РСЧС доказали свою готовность к выполнению задач по предназначению.



АКТИВИСТКА ПО ЖИЗНИ

В мартовском номере «Водный транспорт» традиционно рассказывает о судьбе женщины на флоте. Героиня этого номера — Елена Михеева — уже почти 40 лет отдала работе в системе водного транспорта, объездила реки и озера европейской части России, хотя служит на берегу — воспитывает новый кадровый дивизион в Институте водного транспорта им. Седова.

Задумываясь о том, как связала судьба с флотом ее семью, Елена Михеева вспоминает своих дедов по материнской и отцовской линиям: Александра Алексеевича Ульянова и Никиту Максимовича Кузьменко. Первый был родом из Тверской губернии, он приехал в Ленинград и пошел работать грузчиком в порт, постепенно учился и стал мотористом на катере. Второй, Никита Максимович, работал на крупном торговом флоте, бывал за границей и поражаел воображение маленькой внучки рассказами о дальних плаваниях...

Да и жизнь на берегу Балтийского моря подкашивала путь. Наша героиня росла в Латвии, в Лиенае. В порт регулярно приходили суда с неведомыми ценными грузами, по набережной вышагивали статные моряки в нарядной флотской форме... Море завало!

Поступать Елена поехала в Ленинградский институт водного транспорта. Правда, планировала все-таки учиться на экономическом факультете, так советовала мама, тоже экономист. Но, как говорят, судьбу решает случай: абитуриентка не набрала нужного количества баллов и пошла на электромеханический факультет.

ЛИВТ подарил нашей героине не только профильное высшее образование, но и личное счастье: в 1976 году она вышла замуж, а в 1978 году родила сына Андрея. Работать по распределению молодая семья приехала в Ростов-

на-Дону, в Волго-Донское речное пароходство.

Первое время Елена работала инженером-электромехаником в Ростовском речном порту. Активную и инициативную, ее всегда тянуло к общественной работе. Как-то само собой получилось, что она стала секретарем комсомольской организации, а потом работала в кабинете политического просвещения, в парткоме пароходства.

К сожалению, как часто бывает, студенческий союз дал трещину. «Когда мы расстались с мужем, меня очень поддержало флотское сообщество. Это настоящая большая семья, где разводы — большая редкость, вызывают непонимание», — рассказывает Михеева. У нее были мысли уехать из донской столицы, вернуться в родную Лиенаю, но по здравому размышлению осталась, о чем не жалеет.

Новый профессиональный этап ее жизни был связан с преподавательской деятельностью. «На самом деле я с детства мечтала преподавать! — признается собеседница «Водного транспорта». — Даже играла так: рассказывала кукол и их учила». И в 1986 году детская мечта исполнилась: она стала преподавателем специальных дисциплин электротехнического цикла Ростовского речного училища. Общественную работу Елена Михеева не оставила, теперь уже в учебном заведении стала неосвобожденным секретарем профкома и отдала этой работе пять лет.

«Организовывать праздники, украшать залы, поздравлять людей, дарить подарки — все это я очень люблю! — рассказывает она. — Мне повезло, что в те годы распределением квартир занимался уже не профком, ни в каких скандалах замешана не была. Мы просто устраивали добрые праздники и поездки для людей».

Опыт организации массовых мероприятий Елена Васильевна, как ее называют курсанты, активно использовала и использует в преподавательской деятельности. Она признается, что многому ее научили самые первые ученики: «Ребята жаловались мне, что им скучно, неинтересно воспринимать лекционный материал... И я приходила вечером домой и устраивала настоящий мозговой штурм, изучала литературу, периодические издания о занимательной физике и других научных дисциплинах, инновационные методики преподавания. Так, постепенно меняла формат проведения уроков, например, устраивала викторины и конкурсы».

По мнению Елены Васильевны, каждый флотский человек должен помимо профессиональных навыков обладать широким кругозором и ответственностью. «Держать свое слово — самое важное правило, которому я учу ребят. Пообещал, значит сделай!» — говорит она.

Михеева уверена, что ребятам важно не только передать знания, но и познакомить с реальным

производством. Поэтому наперекор всем организационным препонам она повезла группу курсантов на завод Coca-Cola. «Конечно, я не призываю их пить эти газированные напитки или работать на промышленном предприятии. Но для расширения кругозора и понимания развития современных технологий они просто обязаны увидеть этот высокоскоростной производственный цикл, понять, как устроено крупное производство», — объясняет Михеева. Знакомству с новыми технологиями информационного поиска она посвящает экскурсию в Донскую государственную публичную библиотеку, чтобы увидеть полотно признанных художников, ведет курсантов в Музей изобразительных искусств...

За почти 30 лет преподавания Елена Васильевна выпустила сотни курсантов, но отдельно следует сказать о главном ее воспитаннике — сыне Андрее Евгеньевиче Лаврищеве. Он вырос во флотской среде, еще мальчишкой гулял с родителями по ростовскому порту и своей профессиональный путь связал с водным транспортом. Лаврищев окончил Ростовский строительный институт по специальности «Управление на транспорте». После выпуска пришел работать диспетчером в Азово-Донское ГБУВПиС и постепенно вырос до руководителя службы управления движением флота Азово-Донской бассейновой администрации.

Тихую семейную гавань Елена Васильевна обрела со вторым мужем — Анатолием Евгеньевичем Михеевым. Он тоже флотский человек: когда-то, в далеком 1977 году, был начальником пристани в поселке Мирный, через который шли стратегические грузы

для строительства Байкало-Амурской магистрали. В настоящее время Анатолий Евгеньевич — директор портового комплекса ЗАО «Юг Руси».

Наша героиня — состоявшаяся и вполне счастливая женщина: у нее есть любимая работа и любящая семья. И каждый день она старается расширять границы своих возможностей. «Вот села за руль в свои-то годы. Друзья удивляются: ты такая эмоциональная, как так спокойно ведешь машину? А я и не знаю, что ответить: само так получается. Да и внучку Амалию вожу на кружки — это ответственное дело!» — улыбается Михеева.

За эти годы, как руководитель плавательской практики курсантов и как простой турист, она увидела Дон, Северский Донец, Цимлянское водохранилище, Волгу, Москву-реку, канал им. Москвы, Неву, Ладожское и Онежское озера, Беломоро-Балтийский канал, Свирь, Северную Двину, Дунай, даже реку Белую и Енисей! Летом 2015 года Михеева планирует исполнить давнюю задумку — поехать на Байкал.

В 2015 году Елена Васильевна отмечает юбилей. К этой значимой дате она мечтает закончить очень важное дело — собрать материалы и выпустить книгу о своей семье. Уже есть большой архив фотографий и воспоминаний, осталось только вместе с родными сложить полную картину. Уверены, что с такой предприимчивостью и жизнелюбием ее мечта непременно исполнится!

В Международный женский день Елена Михеева желает нашим читательницам просто женского счастья: «Любите и будьте любимыми. И, главное, почаще вспоминать, что вы женщины, и наслаждаться этим!»



Автор: Николай Смирнов. Фотоматериалы предоставлены издательством «По Волге»

Речники на защите Ленинграда

Как танкисты, летчики, пехота
На воде, на суше и в бою
Тысячи работников Речфлота
Защитили Родину свою!

Валерий Кравцов

В планах гитлеровцев захвату Ленинграда — крупнейшего промышленного и культурного центра СССР — придавалось огромное военное и политическое значение. Для достижения этой цели враг сосредоточил мощную группировку армий «Север», с которой взаимодействовали финские войска.

Элемент внезапности и превосходство в силах позволили агрессорам уже 10 июля 1941 года вступить на территорию Ленинградской области.

Значительное количество речного флота и развитая сеть внутренних водных путей позволяли активно привлекать Северо-Западное речное пароходство к обслуживанию потребностей Ленинградского фронта.

С началом военных действий пароходство передало лучшие суда Краснознаменному Балтийскому флоту. Ленинградский завод «Юный водник», Шлиссельбургские и Свирицкие судоремонтные мастерские переоборудовали 51 буксирный пароход в тральщики, а 3 буксира — в сторожевые корабли. Большинство этих судов вошло в состав Ладожской военной флотилии. Около 60 деревянных озерных лихтеров были приспособлены для размещения плавучих батарей в Финском заливе.

В июле 1941 года речники СЗРП доставили из Ленинграда и области в Череповец и Рыбинск 40 тыс. призывников, обеспечили буксировку 33 военных кораблей на достройку в Горький, приступили к эвакуации из города детей.

В августе речники впервые участвовали в боевых действиях войск. 10 августа финские части вышли в нескольких пунктах на северо-западное побережье Ладожского озера, отрезав от главных сил 142-ю и 198-ю советские дивизии. Командование Северного фронта приняло решение эвакуировать эти соединения, используя флот Северо-Западного речного пароходства. За десять дней все воинские части в количестве 23 тыс. человек, 150 орудий и 700 автомашин были вывезе-

ны. Действуя под артиллерийским и минометным обстрелом, речники проявляли выдержку, профессиональное мастерство, находчивость и мужество. Особенно отличились пароходы «Орел» (капитан И. Д. Ерофеев), «Ижорец» (капитан Н. А. Бабушкин), «Морской лев» (капитан В. Г. Ишаев).

26 августа 1941 года противник захватил станцию Мга, перерезав последнюю железную дорогу, связывавшую Ленинград со страной. Почти одновременно финны вышли на правый берег реки Свирь напротив Лодейного Поля, заблокировав водный путь в Ленинград с Волги через Мариинскую шлюзованную систему, Ладожское и Онежское озера. Началась блокада Ленинграда.

Транспортная блокада Ленинграда потребовала поиска новых путей сообщения, прежде всего водных. Создавать их пришлось в крайне трудных условиях.

Доставку грузов в Ленинград водным путем можно было наладить только вдоль удерживаемого советскими войсками участка юго-западного побережья Ладожского озера протяженностью 65 км, где раньше судоходство не осуществлялось.

В неимоверно тяжелых штормовых условиях работники Невско-Ладожского технического участка пути Наркомречфлота (начальник В. К. Шурпицкий) в короткие сроки подготовили новую судоходную трассу.

Совместно с гидрографами Ладожской военной флотилии было установлено дополнительное навигационное оборудование на подходах к пунктам выгрузки, определен особый порядок действия маяков в Осиновце и на острове Сухо.

Первые две баржи № 1214 и № 6237 с продовольствием для блокадного Ленинграда уже 12 сентября 1941 года были доставлены пароходом «Орел» (капитан И. Д. Ерофеев) из порта Гостинополье на реке Волхов в гавань Осиновец на западном побережье Ладожского озера, открыв Большую Ладожскую трассу.

С 12 сентября 1941 года по 6 марта 1943 года транспортная магистраль через Ладожское озеро — знаменитая Дорога жизни — была единственной, связывавшей Ленинград со страной. В период навигации — по воде, в зимний период — по льду.

Работа флота в навигацию 1941 года осложнялась отсутствием на западном участке Ладожского озера пригодных для погрузочно-разгрузочных работ причалов.

9 сентября в Смольном на специальном совещании Секретаря ЦК ВКП(б), член военного совета фронта, руководитель Ленинградской парторганизации А. А. Жданов сказал: «От речников Северо-Западного речного пароходства и моряков Ладожской военной флотилии во многом зависит судьба Ленинграда». Он потребовал немедленно приступить к строительству причалов на западном берегу Ладожского озера. К сооружению причалов были привлечены бойцы строительных и саперных батальонов, рабочие Ленинграда.

И уже к концу сентября в Осиновце и в гавани Гольцмана были сооружены по два причала с глубинами на подходах 2,5 м. Узкоколейка соединила причалы с основными железнодорожными путями на Ленинград.

Речники СЗРП понимали всю ответственность за организованную доставку продовольствия для осажденного города. Заместитель наркома речного флота А. А. Лукьянов издал приказ, устанавливающий порядок движения судов по Большой Ладожской трассе. Было введено подекадное планирование перевозок грузов. Общий контроль за работой судов на трассе осуществлял главный диспетчер СЗРП А. Г. Разин, назначенный уполномоченным Наркомречфлота.

В течение этой непродолжительной, но непомерно трудной осенней навигации на Ладоге речной флот понес крупные потери. От действий авиации

противника и во время частых штормов затонуло 5 буксирных пароходов и 46 барж. Речники проявляли героические усилия по спасению судов и груза.

На всю Ладогу прославилась матрос Татьяна Шубина. Ее баржу штормовым ветром сорвало с якоря и понесло к берегу, занятому врагом. Судно село на мель в зоне досягаемости артиллерии противника. Соорудив взамен унесенной волной шлюпки небольшой плот, Татьяна, несмотря на контузию, полученную при налете вражеских самолетов, добралась до своего порта. Посланный буксир под покровом ночи снял баржу с мели и привел в порт. Беспценный груз — продовольствие для осажденного города — был спасен.

По данным управления тыла Ленинградского фронта, с 12 сентября и до конца навигации 22 ноября 1941 года, на западный берег Ладожского озера было перевезено около 60 тыс. т различных грузов, в том числе 45 тыс. т продовольствия.

Государственный Комитет Обороны принял специальное Постановление «О подготовке к заводу грузов в г. Ленинград через Ладожское озеро в навигацию 1942 года». Предписывалось с начала навигации 1942 года ежедневно завозить в Ленинград не менее 4000 т грузов, эвакуировать 3000 человек и вывозить из города до 1000 т оборудования.

Для выполнения этого задания требовалось пополнить парк флота озерными баржами, значительно расширить причальный фронт, проложить и освоить новый удобный, наиболее короткий и с достаточными глубинами водный путь.

К концу навигации 1941 года в пароходстве оставалось в наличии всего 15 барж озерного класса, при потребности 60.

Речниками было внесено предложение по ускоренному строительству деревянных барж озерного класса. На производственных площадях Сяьского целлюлозно-бумажного комбината была создана Сяьская судостроительная мастерская для строительства деревянных барж. 10 марта 1942 года приступили к работе директор верфи С. И. Шилейкис и главный инженер Н. А. Кузнецов. На верфь пригласили опытных конструкторов и технологов деревянного судостроения. 300 лучших плот-

ников-судостроителей собрали со всей России. Оборудование было поставлено с деревообрабатывающих предприятий Ленинграда.

В срочном порядке разрабатывали новую технологию сборки барж. Процесс строительства судна разбили на 17 этапов. Каждой бригаде плотников поручалась определенная операция, на выполнении которой они специализировались. Так в суровые годы войны возник прогрессивный поточно-позиционный метод судостроения.

15 апреля 1942 года была заложена серия из 10 озерных деревянных барж грузоподъемностью по 350 т, которые были сданы в эксплуатацию уже через 2 месяца. Судостроители до 31 октября передали пароходству еще 20 барж, а 4 ноября сдали в эксплуатацию сверхплановую 31-ю баржу.

Военный совет Ленинградского фронта 15 ноября 1942 года телеграммой поздравил сясьских судостроителей с выполнением задания ГКО и подчеркнул, что «построенные суда помогли решить насущную для обороны задачу обеспечения бесперебойной доставки продовольственных и военных грузов для Ленинграда и нашего фронта. Всему личному составу Сяьской судостроительной верфи объявляется благодарность».

На судостроительных предприятиях Ленинграда также изготовили металлические секции барж. Секции перевезли в бухту Гольцмана на Ладожском озере, где из них собрали 14 барж грузоподъемностью 600 т, спустили на воду и передали в эксплуатацию Северо-Западному речному пароходству.

Развертывание перевозок в навигацию 1942 года в необходимом масштабе требовало максимального ускорения оборачиваемости флота. Для этого нужно было наладить движение судов по более короткой трассе и осуществить расширение портовой инфраструктуры.

Специальная комиссия под руководством уполномоченного Наркомречфлота М. П. Антонова в феврале 1942 года обследовала места создания новых перевалочных баз на южном берегу Ладожского озера и сочла возможным рекомендовать соорудить причалы у села Кобона.

Начало, окончание на стр. 8



12 сентября 1941 года. Первый караван с хлебом для блокадного Ленинграда идет по Большой Ладожской трассе.



Формирование состава из железнодорожных цистерн.



На «Дороге жизни». Буксирный пароход с баржей во льдах.



Погрузка продовольствия для Ленинграда в порту Новая Ладога.



Разгрузка баржи с продовольствием в порту Осиновец.



Монумент «Дорога жизни» у Осиновецкого маяка.

Речники на защите Ленинграда

Окончание, начало на стр. 7

Военный совет Ленинградского фронта 3 марта 1942 года принял Постановление «О создании перевалочных баз на Ладожском озере к началу навигации 1942 года». Сооружение порта в районе Кобоны имело особое значение для судьбы предстоящей навигации. Вновь построенная железнодорожная ветка от станции Войбокало, только что освобожденной от фашистов, связала новый порт с основными магистралями страны.

Новая судоходная трасса от Кобано-Кареджского порта до причалов порта Осиновец была значительно короче — всего 29 км. Она пролежала в южной губе Ладожского озера, где реже бывают сильные ветры. Это позволяло безопасно эксплуатировать и речные суды.

Первые причалы Кобано-Кареджского порта были готовы уже к началу навигации. Также были расширены пропускные способности Осиновецкого порта, пристаней Новая Ладога и Гостинополье. В начале навигации 1942 года ладожские порты за сутки могли принять 22 судна, а к концу ее — 80 судов. Их суточная пропускная способность составляла 15 тыс. человек и 15 тыс. т грузов.

На работах, обеспечивающих перевозки грузов по озеру, было занято 3460 речников. Военный совет Ленинградского фронта и Ленинградский обком партии проявили о них большую заботу, установив с 18 апреля 1942 года повышенные нормы продовольственного снабжения.

Большой помехой речникам на Ладоге были активные действия вражеской авиации. Командование Ленинградского фронта приняло меры по защите флота и портовой инфраструктуры: было увеличено количество береговых зенитных батарей, на всех озерных буксирах установлены 45-мм зенитные пушки, а на 25 баржах — по два зенитных пулемета. В летную погоду движение судов разрешалось только в темное время суток.

Огромный объем работ выполнили портовики Ладоги. За навигацию 1942 года они приняли, обработали и отправили по назначению 21700 судов. Две трети грузов (471 тыс. т) для Ленинграда были перевезены по Малой Ладожской трассе из вновь созданного Кобано-Кареджского порта. Портовики Гостинополья и Новой Ладоги отправили по Большой Ладожской трассе 232 тыс. т грузов.

Государственный Комитет Обороны поставил перед речниками СЗРП задачу — из заблокированного Ленинграда вывезти находящиеся без движения паровозы, вагоны и цистерны, в которых остро нуждалась страна. По предложению специалистов Наркома речного флота три озерные металлических баржи были переоборудованы в паромы.

Палубы паромов подкрепили и на них установили два ряда рельсовых путей. На пароме умещались четыре паровоза с двумя тендерами или десять двухосных вагонов.

В бухте Морье и Кобано-Кареджском порту были построены

пирсы. К пирсам подвели железнодорожные пути широкой колеи. Специальные подъемные аппараты позволяли осуществлять погрузку паровозов и вагонов на паромы при изменении их осадки.

За навигацию 1942 года на баржах-паромах было перевезено в Кобано-Кареджский порт 137 паровозов с тендерами, 1622 вагона и платформы с 75 тыс. т различного оборудования. В направлении Ленинграда было отгружено 800 вагонов и платформ с танками, автомашинами, орудиями, боеприпасами и продовольствием.

Каждый из паромов совершил в три раза больше рейсов, чем обычные баржи. Паромная переправа помогла разгрузить порты, исключить перевалку значительного количества грузов и повысить их сохранность. На паромах работали лучшие шкиперы СЗРП: И. Ф. Орехов, П. П. Григорьев и И. И. Рахматов.

Ускорить эвакуацию железнодорожных цистерн из Ленинграда помогла идея начальника Осиновецкого порта А. Я. Макарьева, предложившего транспортировать их по воде. Для спуска цистерн на воду в бухте Гольцмана был построен специальный слип. К нему шла железнодорожная колея от станции Ладожское озеро.

Цистерны с герметически задраенными горловинами формировались на берегу в составы: четырехосные — по 9 штук, двухосные — по 10 штук. Паровоз медленно толкал цистерны по слипу в воду. Цистерны с тележками, прикрепленные к раме, имея положительную плавучесть, всплывали. Первый состав цистерн ушел из бухты Гольцмана 1 сентября 1942 года. Таким способом в Кобано-Кареджский порт паромом «Параллель» (капитан С. М. Нефедов) было доставлено 98 цистерн.

В навигацию 1942 года активно продолжалась эвакуация жителей Ленинграда. 28 мая Ладогу пересекли первые 398 человек, а в середине июня в день перевозилось до 10 тыс. ленинградцев. Эвакуация осуществлялась по Малой Ладожской трассе из порта Осиновец и бухты Морье в Кобано-Кареджский порт. Далее эвакуированные ленинградцы по железной дороге доставлялись в Вологду, Иваново и Ярославль, откуда следовали в пункты назначения.

В течение навигации 1942 года из Ленинграда речниками СЗРП и моряками Ладожской военной флотилии было эвакуировано 448694 жителя Ленинграда, в том числе 138 тыс. детей. Оборонявшие город войска с Большой земли получили пополнение — около 250 тыс. человек.

Речники Северо-Западного бассейна — экипажи судов, портовики и путейцы сыграли большую роль в поддержке регулярного сообщения страны с блокадным Ленинградом.

По данным Северо-Западного речного пароходства в течение навигации 1942 года судами в Ленинград было завезено 703,3 тыс. т. грузов. Половину этого объема — более 350 тыс. т — составило продовольствие.

За самоотверженный труд в период навигации 1942 года

многие речники удостоились государственных наград. Орденом Красной Звезды были награждены капитаны Н. Д. Бабшин, Н. А. Кузнецов, И. А. Мишенькин, А. И. Патрамкин, шкипер П. А. Лепестов, главный диспетчер А. Г. Разин, медалью «За боевые заслуги» — шкиперы Н. В. Кабиков и П. И. Попов, механик Ф. С. Казноков.

Мужеству и стойкости ленинградцев поэт Валерий Кравцов посвятил стихотворение:

Ни в романе толстом и ни вкратце
Не осмыслить страшную беду:
Как вы умирали, ленинградцы,
Как вы выживали в том аду.

Как, в Победу веря, не сдавались
Женщины, детишки, старики.
Как в блокадный город проби-
вались
С грузами матросы-речники.

Время шло, но вы, сражаясь,
жили —
Пусть был враг безжалостен и лют.
Выстояли вы и заслужили
И любовь России, и салют!

27 ноября 1942 года газета «Ленинградская правда» писала: «Ладога живет для Ленинграда, для него несут вахту капитаны и шкиперы. Когда мы после победы

будем отмечать места памятных боев, то вместе с Пулковскими высотами увенчаем и ладожские берега и, как о командирах-героях, сложим песни и о ладожских капитанах».

В результате шестидневных ожесточенных боев на шлисельбургско-синявском выступе 18 января 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов соединились, прорвав блокаду Ленинграда. За 16 дней по освобожденной территории была построена железнодорожная магистраль Шлисельбург — Жихарево, и после 17-месячного перерыва в Ленинград пошла поездка.

Потребность в перевозках была намного выше пропускной способности однопутной колеи. Поэтому ледовая дорога через Ладожское озеро продолжала действовать, а речники Северо-Западного пароходства активно готовились к предстоящей навигации.

Транспортные возможности пароходства в навигацию 1943 года значительно превышали потребности, и грузы на Ленинград отправлялись оперативно, по мере поступления в речные порты. За навигацию 1943 года по Ладожскому водному пути Северо-Западным реч-

ным пароходством перевезено для Ленинграда и фронта 162 тыс. человек и 240 тыс. т различных грузов, а также доставлено 856 тыс. кубометров леса.

Ладожский водный путь имел огромное значение вплоть до окончательного разгрома гитлеровских войск под Ленинградом. В течение трех военных навигаций речники пароходства вместе с моряками Ладожской военной флотилии успешно справлялись с исключительно по трудоемкости и важнейшей по значению задачей подвоза грузов для Ленинграда и войск Ленинградского фронта. При этом они проявили мужество, упорство и высокую организованность.

На берегах Ладоги стоятobeliski в память тружеников Ладожской трассы. Ав Осиновце, на берегу озера, в скромном деревянном доме разместился музей — Дорога жизни. Здесь впечатляющая экспозиция, рассказывающая о трудовом и боевом подвиге речников Северо-Западного бассейна, моряков Ладожской военной флотилии и автомобилистов, кто в годы войны обеспечивал доставку блокадному Ленинграду всего необходимого для борьбы и жизни.

Наше топливо — это ваша уверенность и безопасность на море. «Газпромнефть Марин Бункер» обеспечивает круглогодичные поставки судового топлива, высокое качество которого соответствует мировым стандартам.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



				
КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА	ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ	СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ	СЕРТИФИКАЦИЯ	IBIA
От производителя до потребителя	В основных портах России, а также Констанце и Таллинне	Современная инфраструктура для надежности и оперативности поставок	Деятельность компании сертифицирована по международным стандартам	Участник Международной Ассоциации Бункеровщиков IBIA

 СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

www.marinebunker.gazprom-neft.ru