

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.



№5 (12950)

Выходит один раз в месяц
15 мая 2015 года

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

Портфель заказов для Онежского СЗ



Карелию с рабочим визитом посетил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, курирующий развитие водного транспорта.

Стр. 2

Продажи речных круизов по России выросли на 20–25%



Продажи круизов по российским рекам на летний сезон 2015 года выросли на 20–25% благодаря стабильности цен и удорожанию зарубежного отдыха из-за падения рубля.

Стр. 2

ОТКРЫТИЕ НАВИГАЦИИ

БАЙКАЛ

В майские праздники Восточно-Сибирское речное пароходство открыло навигацию на Ангаре, запустив речные маршруты на теплоходах «Лебедь», «Сокол» и «Москва». Также с 1 мая открылась паромная переправа «Каменка — Свирск», с 5 мая — переправа «МРС — Ольхон», которую до конца мая будет обслуживать паром «Ольхонские ворота».

ЯКУТИЯ

ОАО ЛОРП подняло вымпел навигации 4 мая, ознаменовав начало работы судов, зимовавших в Осетрово и Киренске, а также в Пеледуе.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

Енисейское пароходство 5 мая отправило первый караван на Подкаменную Тунгуску, открыв навигацию 2015 года. Всего силами Енисейского пароходства на Подкаменную Тунгуску планируется доставить порядка 13 тысяч тонн различных грузов.

БАШКИРИЯ

В Уфимском порту 24 апреля состоялась официальная церемония открытия навигации Башкирского речного пароходства. В настоящее время в оперативном управлении ОАО «Башкирское речное пароходство» находятся более 160 единиц флота.



Тысячи и тысячи речников защищали Отечество от фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны с оружием в руках.

Оставив штурвалы судов женам и несовершеннолетним сыновьям, речники служили на военных флотах и флотилиях, сражались в воздухе, водили на врага танки, закрывали своим телом амбразуры фашистских пулеметов, освобождали села и города, дошли до Берлина и Праги. Многие из них не вернулись с поля боя.

Неоценим вклад речников в обеспечение перевозок в фронтовых условиях войск, вооружения, боеприпасов и продовольствия при обороне Москвы, Ленинграда и Сталинграда.

За мужество и героизм 117 речникам присвоено звание Героя Советского Союза, 15 речников стали полными кавалерами ордена Славы. Тысячи награждены орденами и медалями СССР.

Все, что сделано во имя Родины, достойно памяти и уважения. То, что сделано ценой жизни, — свяшенно. Об этом забывать нельзя.

Статьей «Они сражались за Родину», публикуемой в данном номере газеты, мы завершаем цикл «Речники на защите Отечества», посвященный 70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

*Нам не забыть Победы этой —
Великой, трудной, но своей.
Пусть гордо реет над Планетой
Ее прекрасный юбилей.*

*И пусть ее святое имя
Нам светит в самой мрачной мгле,
Солдатской памяти во имя
И вечной жизни на Земле!*

Валерий Кравцов

С праздником, с 70-летием Великой Победы, дорогие ветераны — участники Великой Отечественной войны.
Здоровья вам и благополучия!

ЕРП доставило Знамя Победы на вершину заповедника «Столбы»

В заповеднике «Столбы» состоялось мероприятие, посвященное 70-летию Великой Победы: на одной из вершин Первого столба было развёрнуто Знамя Победы — копия боевого знамени 150-й стрелковой ордена Кутузова II степени Идрицкой дивизии 79-го стрелкового корпуса 3-й ударной армии 1-го Белорусского фронта.



В мероприятии приняли участие студенты и преподаватели ряда вузов, старейшие столбисты и альпинисты Красноярского края, администрация заповедника «Столбы». У подножия Первого столба состоялся митинг, посвященный юбилею Победы, после чего началось массовое восхождение.

Рядом со Знаменем Победы на вершине Первого столба были развёрнуты флаги ОАО «Енисейское речное пароходство», Красноярского института железнодорожного транспорта, Государственного природного заповедника «Столбы».

Корпоративный флаг Енисейского пароходства доставил на вершину знаменитый альпинист, мастер спорта, трехкратный чемпион СССР по альпинизму Николай Сметанин — ведущий инженер отдела телекоммуникаций управления информационных

технологий ОАО «ЕРП». Кроме того, Николай Александрович взойшел на самую труднодоступную вершину Первого столба, где также им был развёрнут флаг Енисейского пароходства.

«На моей памяти столь массовое общественное мероприятие на Столбах прошло впервые, к тому же оно имело ярко выраженный патриотический подтекст, — отметил Николай Сметанин. — Это замечательно, что наши альпинисты и столбисты отметили массовым восхождением 70-летие Великой Победы. Этим мероприятием мы почтили память тех, кто в боях с коварным врагом отстоял независимость нашей Родины, спас мир от фашизма, в том числе память речников Енисея и красноярских столбистов, которых немало погибло в годы Великой Отечественной войны. Вечная им слава и память».

СУДОСТРОЕНИЕ

Портфель заказов для Онежского СЗ

Карелию с рабочим визитом посетил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский, курирующий развитие водного транспорта. Главной целью его приезда в республику стала подготовка к предстоящему возобновлению работы Онежского судостроительного завода в Петрозаводске, где 14 мая планируют заложить новые суда, сообщает «Карелинформ».

После встречи в Правительстве Карелии Виктор Олерский вместе с главой республики Александром Худилайненем, представителями федеральных и республиканских профильных министерств побывал на Онежском судостроительном заводе и лично проинспектировал его состояние перед возобновлением работы.

Онежский судостроительный завод был создан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства. В свое время здесь провели масштабную модернизацию, закупили современное технологическое оборудование и строили до 4 сухогрузов в год. В начале 2011 года у акционерного общества произошла смена владельцев, которая в конечном итоге привела к остановке производства и возбуждению дела о банкротстве.

Имущество Онежского судостроительного завода было приобретено государством в лице федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт», оно же разместит у карельских судостроителей и первые заказы. Новое название

завода — «Онежский судостроительно-судоремонтный завод».

Как рассказал представитель ФГУП «Росморпорт» Владимир Штрамбранд, основные мощности завода, технологическое оборудование и энергетическое хозяйство удалось сохранить, оно находится в исправном состоянии. В данный момент идет набор персонала. К концу лета здесь будет создано порядка 250 рабочих мест. Специалисты, ранее работавшие на заводе, готовы вернуться на предприятие. Возобновление работы начнется с большого субподрядчика по уборке территории, а 14 мая здесь уже готовы будут приступить к резке металла для корпусов будущих судов.

По словам Виктора Олерского, для Онежского судостроительного уже сформирован портфель заказов на 2015 и первую половину 2016 года общим объемом 1,2 млрд рублей: «В наших планах три грузотвозных шаланды, два лоцмейстерских судна и три лоцманских катера. Общий объем заказа — 1,2 миллиарда рублей». Есть и другие потенциальные заказы, которые будут пристально наблюдать за возобновлением работы карельского предприятия.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПРЕДСТАВЛЕН КОНЦЕПТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАРОМОВ

«Морское инженерное бюро» представило новый концепт железнодорожных паромов — ледоколов для линии Ванино — Холмск — на конференции Британского королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects). Как сообщила пресс-служба бюро, проект CNF11CPD обеспечивает по сравнению с существующими судами типа «Сахалин» повышенные грузовые свойства (емкость по грузовикам в 2,6 раза больше). Судно рассчитано на перевозку 150 пассажиров, кроме того, оно способно перевозить опасные грузы.

Скорость нового парома CNF11CPD составит 18 узлов при 85% использованной мощности двигателей (существующие суда имеют скорость около 16 узлов).

Для обеспечения суточного рейса судна и соблюдения постоянного расписания требуется ограниченное время стоянки судна в порту, т.е. полная грузовая и пассажирская обработка судна должна осуществляться в течение 2 часов. Для этого на судне применяется кормовая схема накатной грузообработки посредством берегового железнодорожного моста.

Помимо кормовой схемы грузообработки, однозначно привязанной к терминалам портов Ванино и Холмск, установлена бортовая рампа для работы с накатной техникой прямо на причал, что позволяет применять новое судно, например, для коммерческих рейсов в Японию.

ВСЗ ПОСТРОИТ ПОРТОВЫЙ ЛЕДОКОЛ

Подписание контракта между Выборгским судостроительным заводом (ВСЗ, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) и ФГУП «Атомфлот» на строительство портового ледокола для проекта «Ямал СПГ» состоялось 30 апреля 2015 года. Об этом сообщает пресс-служба ОСК.

Согласно контракту, в ответственность верфи входит как постройка, так и проектирование судна со сроком сдачи в ноябре 2018 года. Судно мощностью около 10 МВт предназначено для обеспечения навигации танкеров СПГ на подходе к каналу и в акватории порта Сабетта на полуострове Ямал.

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

«Севастопольский морской завод» приступил к строительству двух судов.

ГУП «Севастопольский морской завод им. Серго Орджоникидзе» спустя месяц после регистрации предприятия приступил к выполнению работ на судах «Арман-2» и «Ленанефть». Об этом сообщает пресс-служба правительства Севастополя.

Как юридическое лицо, ГУП «Севастопольский морской завод имени Серго Орджоникидзе» зарегистрировано 20 марта 2015 года. Первый заказ ГУП «Севморзавод» принял 11 апреля.

Енисейский флот пополнился новым судном

ОАО «Красноярская судостроительная верфь» спустила на воду новое несамоходное судно проекта 0150/2907, разработанного конструкторами ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро» г. Нижний Новгород.

Это уже четвертая баржа-площадка данного проекта грузоподъемностью 1100 тонн. Судно построено по заказу Енисейского пароходства для работы на линии Красноярск — Дудинка.

«БП-1004» имеет длину 67 метров и ширину почти 15 метров, класс Российского Речного Регистра «+ Р1,2», предназначена для перевозки широкой номенклатуры грузов (лес, уголь, ми-

нерально-строительные материалы), а также автотехники, оборудования, контейнеров.

Судно соответствует всем современным уровням техники безопасности и санитарно-экологическим нормам. Обводы корпуса судна смоделировали по новым технологиям. Таким образом, судно имеет наименьшее сопротивление корпуса, что при одной и той же грузоподъемности позволяет вести его толкачу

с меньшими тяговыми характеристиками.

Кроме того на судовой верфи спущена на воду еще одна баржа проекта 1960, грузоподъемностью 3000 тонн, она станет седьмой в данном проекте и тридцать первой в общей программе обновления флота ЕРП.



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Продажи речных круизов по России выросли на 20–25%

Продажи круизов по российским рекам на летний сезон 2015 года выросли на 20–25% благодаря стабильности цен и удорожанию зарубежного отдыха из-за падения рубля, сообщили журналистам представители крупнейших речных круизных компаний России на пресс-конференции, приуроченной к открытию пассажирской навигации – 2015. Рост спроса произошел за счет «новых» туристов, которые из-за кризиса стали искать варианты отдыха внутри России.

«Если стоимость отдыха в Турции и Египте, которая зависит от курса валют, выросла в два раза, наш продукт подорожал на 12%. Первоначально предполагалось, что цены вырастут на 20%, но нам удалось удержать рост. При этом качество услуг у нас выше», — рассказал управляющий директор компании «ВодоходЪ» Александр Трофимов.

По словам А. Трофимова, в первую очередь спрос вырос на традиционно самые доступные короткие трехдневные круизы. «В этом сегменте спрос всегда высокий, но и к премиум-сегменту интерес также есть», — заметил он.

В этом году компании впервые предлагают российским туристам круизы на судах класса «люкс» на маршрутах между Москвой и Петербургом, которые раньше были доступны в разгар сезона

только иностранным туристам. Первый такой круиз компания «Мостурфлот» организовала на теплоходе «Княжна Виктория» 1 мая.

Генеральный директор компании «Московское речное пароходство» Константин Анисимов добавил, что у туристов заметно падает спрос на старые, не переоборудованные теплоходы с каютами без удобств.

Стоимость круизов, по словам представителей компаний, составляет от 4 до 6 тыс. рублей в сутки в зависимости от комфортности теплохода и программы. Продолжительность — от коротких трехдневных круизов до самого длительного восемнадцатидневного круиза из Москвы в Астрахань. Круизы класса «люкс» обходятся от 7 тыс. рублей в день. В эту стоимость входят 3–5 разовое пи-

тание, ежедневные экскурсии, многие дополнительные услуги, развлекательная программа.

Речная круизная навигация в этом году открылась 30 апреля. Ежегодно круизные теплоходы перевозят по российским рекам несколько сотен тысяч пассажиров.



Специальный ГОСТ для речных круизов

В России с 1 января 2016 года начнет действовать специальный ГОСТ для речных круизов. Минимальные нормы для перевозчиков разработал Росстандарт.

В документе говорится, что эти общие требования распространяются на организации всех видов собственности, включая индивидуальных предпринимателей.

Так, в нормах теперь прописаны параметры кают речных теплоходов. К примеру, потолки не должны быть ниже 2 м.

Кроме того, перечислено все, что должно присутствовать в таком номере, вплоть до количества полотенец — не менее двух на пассажира.

«Эксперты оценивают появление всех этих требований позитивно, несмотря на то, что по сути исполнять их не обязательно», — говорится в сообщении.

Вместе с тем законодательно ответственность за нарушение норм пока никак не закреплена, однако перевозчикам следует учесть, что если компания связана с государственными заказами, то соответствие ГОСТу вскоре станет обязательным.



Рейс Памяти

Северо-Западное пароходство и круизная компания «Водоходъ» организовали поездку на «Дорогу жизни»

ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) и круизная компания «Водоходъ» 7 мая 2015 года, накануне памятной для всего российского народа юбилейной даты — 70 летия со Дня Победы в Великой Отечественной войне, организовали благотворительный рейс памяти для ветеранов и жителей блокадного Ленинграда на круизном теплоходе «Санкт-Петербург» по Неве с выходом в Ладожское озеро.

Отавая дань подвигу воинов и грузчиков тыла, отстоявших Ленинград в дни фашистской блокады, 150 участников рейса опустили в воду венки на участке маршрута, где проходила «Дорога жизни».

У Северо-Западного речного пароходства (название компании до 1993 года) в годы Великой Отечественной войны была особая миссия. С первых дней войны коллектив пароходства был

переведен в состав Ладожской военной флотилии. Судами пароходства через Ладожское озеро осуществлялась доставка в блокадный город продовольствия, боеприпасов, снаряжения и военной техники, а из осажденного города вывозились люди и ценное промышленное оборудование. Этим было положено начало легендарной «Дороги жизни».

В «Рейсе памяти», помимо ветеранов СЗП и ветеранов ОАО

«Пассажирский порт», дочерней структуры «Водохода», приняли участие ветераны Морского порта Санкт-Петербург, Невского ССЗ, общественной организации «Полярный конвой», актив Совета ветеранов ВОВ Санкт-Петербурга и жителей блокадного Ленинграда, лучшие учащиеся морских высших и средних учебных заведений Санкт-Петербурга.

На торжественном митинге перед отправлением теплохода

в рейс участники мероприятия поприветствовали и поздравили с великим праздником руководители комитета по социальной политике правительства С.-Петербурга, Морского Совета, Северо-Западного пароходства, компании «Водоходъ», Морского порта Санкт-Петербург, ГУМРФ им. адмирала Макарова.

На борту теплохода состоялся праздничный концерт с исполнением песен, мелодий и стихов, посвященных Великой Отечественной войне.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных пере-

возках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств.

В ОАО «Северо-Западное пароходство» работает более 1100 человек, из них 967 — работники плавстава. Совет ветеранов Северо-Западного пароходства насчитывает 360 человек — ветераны и участники ВОВ, жители блокадного Ленинграда, которые в честь 70-летия Победы в ВОВ были отмечены денежными премиями.

ООО «Водоходъ» — крупнейший оператор речных круизов по России. В управлении компании четырехпалубный круизный флот и теплоходы малого флота.



Северо-Западное речное пароходство в годы Великой Отечественной войны

У Северо-Западного речного пароходства (название компании до 1993 года) в годы Великой Отечественной войны была особая миссия.

В начале войны, летом 1941 года, 114 судов и 391 баржа Северо-Западного речного пароходства были переданы на судоремонтные предприятия Кронштадта, Шлиссельбурга и Новой Ладоги, где были дооборудованы для участия в боевых операциях. А уже в сентябре 1941 года все судоремонтные мастерские, заводы, порты, грузовые и пассажирские суда пароходства работали во фронтовых условиях в составе Ладожской военной флотилии.

Через Ладожское озеро речными судами, а также буксирами и баржами, доставлялось продовольствие, боеприпасы, снаряжение и военная техника, а из осажденного города эвакуировались люди и ценное промышленное оборудование.

Во время войны суда пароходства осуществляли буксировку

эсминцев, выводя их из-под обстрела вражеской артиллерии. За короткое время речные буксиры переоборудованы в военные тральщики и сторожевые корабли ВМФ, а баржи — в плавучие базы с зенитными батареями и аэростатами воздушного заграждения.

Новая трасса, положившая начало «Дороге жизни», по которой предстояло осуществлять доставку грузов в осажденный Ленинград, начиналась от причалов в Гостинополье, находивших на левом берегу Волхова. Здесь проходила железная дорога, по ней с тыла прибывали грузы и из вагонов перегружались на баржи. После погрузки их буксировали 35 километров по реке Волхов через Званку в Новую Ладогу, а затем пароходы вели баржи 115 километров по Ладожскому озеру, минуя остров Сухо, в Осиновец. «Эта трасса была не просто

опасной зоной, — вспоминал «Дорогу жизни» начальник Невско-Ладожского участка Виктор Константинович Шурпицкий, — здесь были подлинно фронтовые условия. Ежедневные бомбёжки и обстрелы водного пути привели к гибели людей, судов, автомашин. В обязанности речников входило не только перевозка грузов Ленинграду, но и выполнение тральных, промерных работ и восстановление судоходной обстановки (буи, вежи) на Ладожском озере.

Через рейды Осиновецкого и Кабоно-Кареевского портов проходило до 150 судов в сутки.

«Фашисты ставили перед собой задачу разрушить построенные порты, — вспоминал главный диспетчер СЗРП, руководитель движения на Ладоге Леонид Григорьевич Разин. — Но наносившиеся фашистскими стервятни-

ками повреждения немедленно устранялись».

В 1942 году свыше трех с половиной тысяч речников Северо-Западного бассейна осуществляют транспортное сообщение Ленинграда с Большой землей. Во время второй военной навигации в Ленинграде перевезено более 790 тыс. тонн грузов, 400 тысяч человек эвакуированы на Большую землю, а на Ленинградский фронт переправлены 290 тысяч военнослужащих.

Активно работало пароходство и в последующие военные годы: в навигацию 1944 года судами СЗРП перевезено около 750 тыс. тонн грузов, а в 1944–938 тысяч тонн.

Особенно отличились в боевых действиях экипажи пароходов «Бриллиант» (капитан Малышев), «Никулясы» (капитан Мишенькин), «Морской лев» (капитан Ишеев), «Орёл» (капитан Ерофеев).

Героическая работа речников на Ладожском озере была высоко

оценена Государственным комитетом обороны и советским правительством. В сентябре 1942 года СЗРП было вручено Красное Знамя ВУСПС и Наркомата речного флота.

Во всех операциях, связанных с перевозкой грузов для блокадного Ленинграда, Ладожская военная флотилия во главе с командующим капитаном первого ранга, а позже — вице-адмиралом В.С. Чероковым, сыграла исключительную роль.

После окончания Великой Отечественной войны 27 судов были названы именами героев-речников.

За вклад в общее дело Победы советского народа в Великой Отечественной войне в 1946 году Северо-Западному речному пароходству Комитетом обороны на вечное хранение было передано Красное знамя ГКО. В 1975 году имя пароходства было увековечено на памятной доске мемориала героическим защитникам обороны Ленинграда.

Парусник «Мир» отправился в очередную учебный рейс

Парусник «Мир» отправился в очередной учебный рейс 28 апреля 2015 года; планируется, что судно вернется в Санкт-Петербург 28 сентября 2015 года.

«Главной целью учебного плавания является знакомство курсантов с морем, его суровым характером и, конечно, романтикой, которая, несмотря на все трудности морской профессии, все же неразрывно с этой профессией связана», — отмечают в ГУМРФ им. адм. Макарова.

За время плавания парусник посетит более 15 портов, примет участие в крупных морских фестивалях: Хансе Сэйл 2015 (Германия), Сэйл Бремерхафен 2015 (Германия), Сэйл Амстердам 2015 (Нидерланды). По уже сложившейся традиции «Мир» будет участвовать в международной регате учебных парусных судов Tall Ships Races 2015.

Отмечается, что в рамках рейса

состоится мероприятия, посвященные 70-летию празднования Победы в Великой отечественной войне. Так, парусник в День Победы 9 мая прибыл в порт Гамбург (Германия) для проведения на борту праздничных мероприятий. Затем парусник прибывает в порт Абердин (Шотландия), чтобы принять на борту ветеранов-участников Полярных конвоев, которые в годы войны пришли на помощь советскому народу и, рискуя своими жизнями, под шквальным огнем прорывались в российские северные порты, доставляя столь нужные тогда боеприпасы, продовольствие и другое снабжение.

Из порта Абердин парусник поедет по «пути Полярных кон-

воев» в Мурманск и Архангельск, где тоже запланированы мероприятия в честь ветеранов Великой отечественной войны. Также парусник осуществит заход на Соловецкие острова.

Помимо курсантов ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова в учебном плавании примут участие курсанты других морских вузов, как российских, так и зарубежных, а также воспитанники клубов юных моряков.

На парусник «Мир» была перенесена икона святого великого князя Владимира (2015 год объявлен годом великого князя Владимира-святителя Руси, в связи с 1000-летием со дня его кончины). Икона также отправляется в дальний поход на паруснике,

на котором курсанты пройдут плавательную практику, примут участие в регатах и фестивалях, проводимых на Балтийском море.

С 2011 года на борту «Мира» реализуется совместная программа ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и Государственного Русского музея под названием «Русский музей: виртуальный филиал», воплощающая идею доступности крупнейшей в мире коллекции русского искусства для самой широкой аудитории за пределами Петербурга.

Напомним, распоряжением Росморречфлота от 26.05.2014 № АД-207-р учебно-парусное судно «Мир» закреплено за ФГУП «Росморпорт» на праве хозяйственного ведения. В соответ-



ствии с приказом ФГУП «Росморпорт» от 25.06.2014 № 253 «О наделении Северо-Западного бассейнового филиала имуществом» 17 сентября 2014 года судно передано на баланс Северо-Западного бассейнового филиала. В зимний период 2014–2015 года судно прошло серьезный ремонт.

Трехмачтовое парусное судно «Мир» построено в 1987 году на Гданьской судостроительной верфи (Польша) для Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С.О. Макарова (ныне — Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова) как учебное судно, предназначенное для прохождения практики курсантами. За свою историю судно неоднократно занимало призовые места на международных парусных регатах.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.



Объем перевозок СЗП сократился на 7%

Объем перевозок ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) в I квартале 2015 года сократился на 7% к уровню января-марта 2014 года — до 1,3 млн тонн. Об этом сообщает пресс-служба предприятия. Снижение, в основном, связано с уменьшением общего тоннажа пароходства по причине вывода старых судов из эксплуатации, а также с неблагоприятной экономической ситуацией на рынках Европы и России.

В минувшем квартале СЗП продемонстрировало эффективную работу своего нового флота, благодаря чему удалось избежать резкого сокращения объема перевозок и добиться положительных финансовых результатов, отмечается в сообщении.

За отчетный период доходы СЗП от фрахтовой деятельности, составляющие более 98% общей выручки, выросли на 28% — до 1,8 млрд руб. Увеличение состоялось, в основном, за счет использования нового флота пароходства на наиболее выгодных грузопотоках. Судами проекта DCV36 «Аметист» перевезено 0,24 млн грузов, включая 0,1 млн тонн в экспортном сообщении и 0,13 млн тонн между иностранными портами. Судами RSD49 «Нева-Лидер» перевезено 0,18 млн тонн, из них 0,14 млн тонн — на экспорт. Около 75% доходов было получено за счет перевозок зерновых и лесных грузов, продукции и лома черных металлов, химических и минеральных удобрений.

Структура перевозок пароходства в I квартале 2015 года, в целом, сохранилась на уровне аналогичного периода прошлого года. Судами СЗП перевезились

зерновые грузы — 0,28 млн тонн, черные металлы — 0,24 млн тонн, химические и минеральные удобрения — 0,31 млн тонн, каменный уголь — 0,13 млн тонн, прочие грузы — 0,34 млн тонн.

Большую часть перевозок — 0,85 млн тонн или 64,3% — составили экспортные грузы пароходства, показав рост 41%. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые грузы — 0,24 млн тонн (+35%), продукция и лом черных металлов — 0,26 млн тонн (объемы сохранились на уровне прошлого года), каменный уголь — 0,13 млн тонн (рост в 7 раз), химические и минеральные удобрения — 0,1 млн тонн (+9%).

Перевозки между иностранными портами составили 0,42 млн тонн или 32%, сократившись на 43%, в основном, за счет уменьшения перевозок зерна, лесных грузов, черных металлов и удобрений.

Объем импортных грузоперевозок пароходства снизился на 44% до 0,05 млн тонн, что вызвано сокращением грузопотоков черных металлов, строительных грузов и удобрений в Россию из стран Европы. Доля импорта в общем объеме перевозок за I квартал составила 3,7%.

Внутрироссийские перевозки «Северо-Западным пароходством» в отчетном периоде не осуществлялись.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 46 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 Ro-Ro баржи класса «река-море» суммарным дедеитом около 270 тыс. тонн. Около 70% флота пароходства составляют новые суда, построенные с 2002 по 2014 гг. Средний возраст флота составляет 14 лет. Ежегодно пароходство перевозит около 6 млн тонн грузов.

«Северо-Западное пароходство» входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей железнодорожные, стивидорные, судоходные и логистические компании. В состав дивизиона также входит «Волжское пароходство», компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

В ЯРОСЛАВЛЕ В НАВИГАЦИЮ 2015 ГОДА ОЖИДАЕТСЯ 360–370 СУДОЗАХОДОВ

В Ярославле в навигацию 2015 года ожидается 360–370 судозаходов, сообщил гендиректор Ярославского речного порта Игорь Елфимов.

Из-за маловодья на Волге в текущую навигацию количество заходов пассажирских судов в Ярославской речной порт сократится почти в три раза по сравнению с 2013 годом: если в 2013 году в ЯРП было 1015 пассажирских судозаходов, в 2014 году — чуть более 700, то в текущую навигацию по прогнозу, это количество не превысит 370.

КАЗАНСКИЙ РЕЧНОЙ ПОРТ ОТКРЫЛ ПАССАЖИРСКУЮ НАВИГАЦИЮ ПО ВОЛГЕ

«Казанский речной порт» открыл пассажирскую навигацию по Волге, запустив первые рейсы до Печищи с заходом в Верхний Услон, до Садовой с заходом в Студенец и до Ташевки с заходом в Нижний Услон, Ключищи, Матюшино.

Также, с 1 мая открылись ежедневные рейсы до Свияжска, с 26 мая планируется открытие скоростных линий до Болгар и Тетюши. Пригородные пассажирские перевозки вверх и вниз по реке Волге осуществляет судоходная компания «Татфлот».

«ПАССАЖИРСКИЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» В 2015 ГОДУ ОЖИДАЕТ 232 СУДОЗАХОДА

«Пассажирский порт Санкт-Петербург» в 2015 году ожидает 232 судозахода, включая паромы (без обработки груза), на борту которых Санкт-Петербург посетят более 490 тыс. пассажиров. Об этом в ходе совещания по организации пассажирских операций в период навигации 2015 года сообщил директор по экономике и финансам ОАО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» Игорь Латыш.

Навигация открылась 2 мая прибытием в порт судна Costa Pacifica, завершится навигация 26 октября заходом судна Marco Polo.

«АСТРАМАРИН» ЗАДЕЙСТВУЕТ 15 ЕДИНИЦ ФЛОТА

В навигацию 2015 года в Санкт-Петербурге группа компаний «Астрамарин» задействует 15 ед. флота, сообщил гендиректор ГК «Астрамарин» Андрей Кузнецов.

Экскурсионный водный маршрут по центру Санкт-Петербурга с останками в главных достопримечательностей города «City Tour». «Canal Cruise» начинает работу 16 мая 2015 года. За 2014 год по пилотному маршруту «City Tour». «Canal Cruise» было перевезено около 22 тыс. пассажиров.

Глава «Астрамарин» рассчитывает на расширение экскурсионных маршрутов благодаря проекту «Городские причалы Санкт-Петербурга».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Коррекция госпрограммы

На прошедшем в Москве первом заседании Государственной комиссии по развитию Арктики была образована рабочая группа по развитию промышленности и технологий в регионе. Возглавил ее министр промышленности и торговли Денис Мантуров. Всего в состав новой рабочей структуры вошли свыше 60 представителей нефтяных и газовых компаний, силовых структур, Администрации президента, губернаторов и депутатов.

Создание нового органа призвано организовать взаимодействие федеральных, региональных органов исполнительной власти и органов местного самоуправления, других госорганов и организаций при решении социально-экономических задач развития арктической зоны и обеспечения национальной безопасности.

В настоящее время ведется корректировка отраслевой госпрограммы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» с учетом приоритетного освоения шельфовых месторождений.

Верфи Северо-Запада ждут модернизации

В Крыловском государственном научном центре (Крыловский ГНЦ) состоялось первое расширенное совещание по рассмотрению концептуальных проектов перспективного развития производственных мощностей предприятий группы ОСК на период до 2030 года.

В ходе совещания были рассмотрены состояние и возможности таких предприятий, как ОАО СЗ «Северная верфь», ОАО «Адмиралтейские верфи», ООО «Балтийский завод — судостроение», ОАО «Средне-Невский судостроительный завод», ОАО «Выборгский судостроительный завод», ОАО «Пролетарский завод», ФГУП «Кронштадтский морской завод», ОАО «ПСЗ «Янтарь» и ОАО «ОЗ СРЗ», а также предложены мероприятия по их модернизации и техническому перевооружению применительно к планируемому портфелю заказов.

Окская судовой верфь успешно сдала два танкера — площадки

Приняты в эксплуатацию второй и третий комбинированные танкеры-площадки «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания проекта RST54 «Балт Флот 2» (строительный номер 5402) и «Балт Флот 3» (строительный номер 5403), построенные на Окской судовой верфи.

Заказчик — компания «БФ Танкер» (г. Санкт-Петербург). Компания занимается морскими и речными перевозками грузов, а также решает сопутствующие логистические задачи. Проект RST54 разработан Мор-

ским инженерным бюро. Четвертое судно серии, строящейся на предприятии, было торжественно спущено на воду 16 апреля. Как заявил на торжественном митинге генеральный директор Окской судовой верфи Вла-



димир Куликов, построенное комбинированное судно — результат напряженной работы всего коллектива предприятия, проектантов, подрядных организаций и всех других специалистов, приблизивших праздничное событие.

Завод «Красное Сормово» спустил на воду пятнадцатый танкер проекта RST27

Завод «Красное Сормово», входящий в АО «Объединенная судостроительная корпорация», спустил на воду пятнадцатый танкер проекта RST27. Об этом сообщает пресс-служба завода. Заказчик — компания Sinergy Shipping Ltd. (Мальта).



В период с 17 апреля по 4 мая танкер прошел швартовые и ходовые испытания. Танкер должен войти в эксплуатацию уже в навигацию 2015 года.

Второй танкер проекта RST27 для этой же компании спущен на воду 8 мая.

Стоимость одного судна составляет 700 млн рублей.

Танкеры проекта RST27 — самоходные суда «Волго-Дон макс» класса. Танкеры предназначены для смешанной (река-море) перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов и одновременной перевозки двух сортов груза.

Классификационный проект RST27 разработан Морским инженерным бюро (Одесса) на класс KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker (ESP). Рабочее проектирование осуществляет Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород).

Суда проекта RST27 имеют сверхполные обводы, что обеспечивает максимальную грузоподъемность при эксплуатации на внутренних водных путях РФ. При осадке 3,6 м в реке дедвейт судна составляет 5400 тонн, это максимальная величина из всех аналогичных судов. При осадке 4,2 метра в море дедвейт — 6980

тонн. Габаритная длина судна — 140,85 м, ширина — 16,86 м, высота борта — 6 м. Эксплуатационная скорость — 10,5 узлов. Экипаж — 12 человек, для экипажа предусмотрены одноместные каюты с санитарными кабинками.

При проектировании танкеров учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского Морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S), это дает существенные преимущества на рынке перевозок нефтепродуктов.

ОАО «Завод «Красное Сормово» — старейший российский судостроительный завод, основанный в 1849 году. Завод вписал особую страницу в историю отечественного военного кораблестроения и коммерческого судостроения. На «Красном Сормове» за 75 лет построено и модернизировано более трехсот подводных лодок и спасательных аппаратов, 25 из них атомных. Сегодня завод строит суда коммерческого флота, отвечающие требованиям международных конвенций по надежности и безопасности. Входит в ОАО «ОСК».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

АО «ОКБМ АФРИКАНТОВ» ИЗГОТОВИЛО ПАРТИЮ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ УНИВЕРСАЛЬНОГО АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА ЛК-60

АО «ОКБМ Африкантов» (Нижний Новгород) изготовило очередную партию оборудования реакторной установки РИТМ-200 для головного универсального атомного ледокола нового поколения.

В конце 2014 года ОКБМ заключило договор, согласно которому предприятие изготовит и поставит на Балтийский завод комплект оборудования для двух реакторных установок, предназначенных для первого и второго серийных атомных ледоколов проекта 22220 (ЛК-60).

Главной атомный ледокол нового поколения появится в России в 2017 году, первый и второй серийные ледоколы — в 2019 и 2020 годах соответственно.

АО «Опытное Конструкторское Бюро Машиностроения имени И.И. Африкантова» («ОКБМ Африкантов») — одна из ведущих конструкторских организаций атомного машиностроения России, крупный научно-производственный центр атомного машиностроения.

СПБУ «АРКТИЧЕСКАЯ» ПРИБЫЛА В КРОНШТАДТ НА ПЛАНОВЫЙ РЕМОНТ

Самоподъемная плавучая буровая установка (СПБУ) «Арктическая», эксплуатируемая ООО «Газпром флот», выполнив производственные задачи в Балтийском море, прибыла в гавань города Кронштадт и встала у причала Кронштадского Морского завода для безопасной стоянки. Об этом сообщает пресс-служба «Газпром флота».

СПБУ пройдет плановый ремонт и будет ожидать организации перемещения в базовый порт Мурманск.

СПБУ «Арктическая» стала первой в истории плавучей буровой установкой, зашедшей в акваторию порта Санкт-Петербурга.

Ремонтная программа выполнена успешно

ООО «Верфь братьев Нобель» в апреле завершила ремонтную программу по ряду судов.

Так, 27 апреля 2015 года на предприятии состоялась спуск буксира-толкача «ОТ-2023» пр. 428.1 после проведения межнавигационного ремонта. Был выполнен большой объем работ по ремонту корпуса судна, рулевого устройства, валопроводов, движителей, проведены окрасочные работы корпуса судна.

На следующий день, 28 апреля, состоялся спуск баржи «ВД-2501» пр. Р-85, на которой был произведен ремонт корпуса и якорного устройства. Все работы выполнены в срок и приняты Российским речным регистром без замечаний.

29 апреля завод спустил на воду судно «Сотник» типа Волго-Балт пр. 2-95А, на котором были выполнены работы по ремонту корпуса судна и винто-рулевого комплекса.

Несмотря на низкий уровень воды в реке Волге, который составляет 83,5 мБс, суда были успешно спущены на воду в намеченные сроки.

ООО «Верфь братьев Нобель» — крупнейшее предприятие по судостроению и судоремонту на Верхней Волге, основанное в 1907 году и специализирующееся на строительстве, ремонте, реновации и модернизации следующих типов судов: морские

и речные танкеры для перевозки нефти и нефтепродуктов; морские и речные сухогрузы, спроектированные и строящиеся по европейским стандартам, для перевозки генеральных грузов, контейнеров международного образца, леса, насыпных и опас-

ных грузов; суда специального назначения, в том числе морские водолазные и гидрографические суда, суда портовой инфраструктуры; катера специального назначения, в том числе спасательные катера-бонопостановщики; корпуса судов различных типов,

в том числе корпуса современных комфортабельных яхт.

Производственные мощности предприятия позволяют строить морские и речные суда дедвейтом до 6500 тонн, длиной до 140 м, шириной до 17 м и спусковым весом до 2700 тонн.



Юбилей Морского УТЦ

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова отметил 20-летие работы Морского учебно-тренажерного центра

Морскому учебно-тренажерному центру ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в этом году исполнилось 20 лет. Торжественное заседание, посвященное юбилею, состоялось в Санкт-Петербурге 9 апреля 2015 года, по окончании работы Третьего Российского тренажерного форума, проходившего 8–9 апреля 2015 года и организованного университетом совместно с ФГУП «Морсвязьспутник» и ФБУ «Служба морской безопасности» при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта.

В форуме приняли участие представители ФБУ «Служба морской безопасности», ФГУП «Морсвязьспутник», ФГУП «Росморпорт» и его филиалов, Российского морского регистра судоходства, администраций морских портов, служб и организаций связи и электронавигации морского и речного флота, а также специалисты судоходных и круизных компаний, научных, проектных организаций, учебных заведений и тренажерных центров морского и речного транспорта. Были представлены также ведущие отечественные и зарубежные фирмы, проектирующие и производящие судовое оборудование, спасательные средства, системы охраны судов и портовых средств, тренажерные комплексы и технические средства обучения. Всего было зарегистрировано более 120 участников.

Тренажерный форум открыли заместитель директора Департамента морского и речного транспорта Минтранса России В. В. Ключев и заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта А. И. Пошивай.

На Российском тренажерном форуме обсуждался проект новых требований к учебно-тренажерным центрам подготовки членов экипажей морских судов. Проект нового документа, имеющего рабочее название «Рекомендации по освидетельствованию учебно-тренажерных центров подготовки членов экипажей морских судов», составлен на основании положений приказа Минтранса России от 10.02.2010 г. № 32 и будет доработан по результатам поправок и предложений от участников Тренажерного форума, а затем представлен для согласования в Министерство транспорта Российской Федерации.

В первый день работы Российского тренажерного форума перед гостями выступил кандидат Российской Федерации на пост генерального секретаря Международной морской организации (ИМО), заместитель директора Департамента государственной политики в области морского

и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Виталий Ключев. Он поздравил Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ с юбилеем и поблагодарил его коллектив за проводимую работу в области подготовки кадров. «Морской учебно-тренажерный центр университета имени Макарова — несомненный лидер в области тренажерной подготовки в России. Сегодня — это имя не только в нашей стране, но и в мире. Бывая за рубежом, мы слышим о деятельности центра только положительные отклики, и это приятно. А то, что мы порой его критикуем, то это — наша работа. Поэтому — удачи и «так держать», — отметил Виталий Ключев.

Поздравляя Морской УТЦ с юбилеем, генеральный директор ФГУП «Морсвязьспутник» Андрей Куропятников сказал: «Отдаю должное профессионализму, знаниям и умениям специалистов Морского УТЦ, ведь через ваших инструкторов проходят обучение люди, которые обеспечивают безопасность мореплавания. Все эти двадцать лет «Морсвязьспутник» шел вместе с вами, и «надеюсь» ближайшие как минимум двадцать лет мы также пройдем вместе».

В настоящее время Морской УТЦ ведет обучение с использованием более 40 наименований специализированных тренажеров на двух площадках в Санкт-Петербурге, а также в Мурманске и Архангельске. Ежегодно более 13 000 курсантов, студентов, членов экипажей морских судов, специалистов морской и нефтегазовой отраслей экономики России, стран ближнего и дальнего зарубежья проходят подготовку в Морском УТЦ. Качество обучения подтверждено морскими Администрациями России, Норвегии, Либерии, Маршалловых островов, ведущими классификационными обществами, международной сертификационной сетью IQNet, британским The Nautical Institute и другими авторитетными отечественными и международными организациями.

За двадцать прошедших лет Морской учебно-тренажерный

центр вышел на первые роли в области тренажерной подготовки моряков в России. За эти годы было много достижений. О некоторых из них «Водный транспорт» напоминает в данной публикации.

Так, впервые в мире именно в Морском УТЦ начали проводить полномасштабное профессиональное обучение для радиоэлектроников 2-го класса ГМССБ;

Впервые в России здесь открылась тренажерная подготовка по электронной картографии (ЭКНИС);

Первыми в России здесь начали тренажерную подготовку судового персонала по МКУБ;

Первыми в России организовали тренажерную подготовку капитанов вахтенных офицеров судов по курсу «Организация ходовой навигационной вахты»;

- Первыми начали подготовку специалистов по охране судов и портовых средств;

- Первое учебное заведение государств СНГ, начавшее подготовку морских специалистов для континентального шельфа — тоже Морской УТЦ. В сентябре 2007 г. курсы обучения экипажей судов, оснащенных системами динамического позиционирования (DP), прошли международную аккредитацию The Nautical Institute (Великобритания), что позволяет отечественным и зарубежным морякам получать право на высокооплачиваемую работу на буровых платформах и судах, их обслуживающих;

- Первые российские курсы тренажерной подготовки экипажей к плаванию в ледовых условиях — тоже в «Макаровке»;

- Подготовка экипажей первых в России современных полупогружных буровых установок типа «Северное сияние» и «Полярная звезда», морской ледостойкой стационарной платформы «Приразломная» не обошлось без участия Морского УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Перечисленные успехи — плод деятельности не только коллектива центра. Это — результат работы всего учебного заведения, его факультетов и кафедр.

На торжественном заседании университет отметил выпуск-



ников «Макаровки», внесших выдающийся вклад в становление Морского учебно-тренажерного центра. Среди «награжденных» С. В. Палехов, бывший директором Департамента безопасности мореплавания Министерства транспорта РФ, руководивший всей системой обеспечения безопасности мореплавания страны и стоявший у истоков тренажерного дела в России. Кроме того, отмечен В. В. Крестьянинов, курировавший во ФГУП «Морсвязьспутник» организацию Глобальной морской системы связи при бедствии (включая создание первых учебных центров ГМССБ) в Российской Федерации. Награды получили М. Д. Чарушин, капитан «Морского порта Санкт-Петербург» в 1990-е годы, и А. В. Яловенко, бывший ректором академии, приняв-

ший двадцать лет назад решение об организации нового структурного подразделения — Морского УТЦ Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова.

Ректор университета Сергей Барышников вручил медаль ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова «За усердие I степени» В. И. Головки, выпускнику «Макаровки», заместителю генерального директора ЗАО «Транзас», отметив таким образом его большой вклад в развитие Морского УТЦ.

Ректор поблагодарил ведущих партнеров Морского учебно-тренажерного центра за сотрудничество в развитии тренажерной подготовки.

Ряд сотрудников Морского УТЦ также были отмечены медалями за заслуги в морской деятельности и за большой вклад в развитие отечественного флота.





Работа в условиях НИЗКОЙ ВОДНОСТИ

Общий грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в апреле 2015 года составил 541 тыс. тонн грузов, что в 2 раза ниже аналогичного показателя за соответствующий период 2014 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в администрации.

Объем обработки мазута сократился на 22,8%, до 193 тыс. тонн, вакуумного газойля — в 4,8 раза, до 56 тыс. тонн, серы — в 2,3 раза, до 83 тыс. тонн, дизельного топлива — в 2,2 раза, до 35 тыс. тонн.

Судопоток в апреле 2015 года составил 466 ед. судов и составов: 199 в движении вниз и 267 в движении вверх. Напомним, годом ранее, в апреле 2014 года, было 732 единицы судов и составов, в том числе 338 в движении вниз и 394 в движении вверх.

Как пояснили в бассейновой администрации, снижение показателей грузооборота в апреле 2015 года обусловлено недогрузом судов: средняя загрузка судна составила 92,1% к показателю прошлого года.

Напомним, по прогнозу весеннего половодья на Нижнем Дону, составленного Росгидрометом и подтвержденного расчетами Донского бассейнового водного управления (ДБВУ), ожидаемый приток в Цимлянское водохранилище на апрель-май 2015 года составляет 3,5–3,7 куб. км воды (при норме 11–12 куб. км), т.е. 35% от нормы. При этом максимальная отметка водохранилища на 30 апреля составила 32,39 м

БС при нормальном проектном уровне 36,0 м.

В связи с таким наполнением Цимлянского водохранилища и в соответствии с «Основным положением правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища» ДБВУ на весенний период текущей навигации был установлен режим сработки для нужд транспорта в объеме 250 куб. м/с при гарантированном судоходном попуске 340 куб. м/с.

Как уточнили в Азово-Донской бассейновой администрации, фактические глубины в апреле месяце составили на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла — 365–400 см, на участке водного пути от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки Дон — 320–340 см в первой половине месяца и 360–400 см во второй половине.

Донское бассейновое водное управление установило попуск воды Цимлянского водохранилища в размере 250 куб. м/с до 28 мая 2015 года.

Для обеспечения судоходства в условиях низкой водности в Азово-Донском и Волго-Донском бассейнах был создан Оперативный штаб, который принял

ряд мер. В частности, судовладельцы разрабатывают и утверждают на каждое судно «План мероприятий по обеспечению безопасной проводки судов методом лидирования за путевскими теплоходами с запасом воды под днищем судна не менее 10 см».

Поскольку при маловодье на Нижнем Дону танкеры с непроходной осадкой не имеют возможности проходить по лимитирующему участку ниже Кочетовского гидроузла, оперативным штабом было решено определить места для частичной разгрузки этого флота на другие суда с целью уменьшения осадки и прохождения лимитирующего участка. Для этого были определены шесть мест для перегрузки нефтепродуктов в Азово-Донском бассейне ВВП.

Кроме того, танкерные компании, которые планируют перегрузку нефтепродуктов в Азово-Донском бассейне, разрабатывают План действий по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти (АРН) для дальнейшего получения лицензии на погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте.

С 70-летием Великой Победы!

Уже семь десятилетий в этот весенний день вся страна радуется свободе, независимости и миру, которые наш народ смог отстоять ценой невероятных усилий!

9 мая мы вспоминаем тех, кто отдал жизнь в борьбе с фашизмом, кто прошел всю войну и вынес победу на своих плечах, и тех, кто не покладая рук работал на победу в тылу. Никогда не померкнут в нашей памяти тысячи речников Дона, павших смертью храбрых. Мы будем помнить и о тех, кто, вернувшись на свой родной причал, нес самоотверженную трудовую вахту по восстановлению и развитию родного пароходства, но не дождался до светлого праздника 70-летия Великой Победы.

Мы высоко чтим героев, благодаря которым можем спокойно трудиться и воспитывать наших детей! Низкий поклон и слова искренней благодарности ветеранам и труженикам тыла за отвагу, мужество и героизм, проявленные на полях сражений и в труде! Знайте, что на вас равняются наши дети и будут равняться внуки и правнуки!

От всего сердца поздравляем с 70-летием Победы над фашизмом и желаем вам и вашим близким мира, долгих лет жизни, крепкого здоровья, флотской стойкости, любви и благополучия!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон»

Грузов стало меньше

Сокращение транзита грузов по внутренним водным путям сказалось на показателях морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог, которые в апреле 2015 года дружно продемонстрировали снижение грузооборота и судооборота.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в апреле 2015 года снизился на 15,4% в динамике к апрелю 2014 года и составил 1 млн 127 тыс. тонн различных грузов. Погрузка в порту сократилась на 5,8%, до 707 тыс. тонн, выгрузка — на 17,4%, до 116 тыс. тонн. Наиболее существенное снижение (–31,2%) показал транзит грузов, который составил за отчетный период 305 тыс. тонн.

По данным службы капитана порта Ростов-на-Дону, номенклатура грузов в апреле текущего года была представлена нефтью и нефтепродуктами (29%), зерновым навалом (24,4%), зерновым навалом (16,2%), углем и коксом навалом (10,4%), металлоломом (7%), генеральными грузами (6%), пищевым наливом (3,2%) и металлом (3%).

Администрация порта за отчетный период оформила 401 приход и 448 отходов судов против 485 приходов и 502 отходов в апреле 2014 года.

«В апреле 2015 года статистика морского порта Ростов-на-Дону демонстрирует уменьшение общего грузооборота на 5,8%, что соответствует снижению судозаходов на 10,8% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года. Перевалка зерновых грузов навалом снизилась на 45,3%, незерновых навалочных грузов — на 23,6%, металлолома — на 31,7%, генеральных грузов — на 28,9%. При этом увеличилась перевалка угля (на 50,5%), а также нефти и нефтепродуктов (на 15,2%), — отметил капитан порта Павел Захарченко. — Уменьшение грузооборота связано со снижением объемов

перевалки и изменениями в номенклатуре грузов стивидорных компаний, а также снижением количества транзитного флота, оформленного в морском порту Ростов-на-Дону».

Морской порт Азов в апреле 2015 года обработал 659 тыс. тонн грузов, что на 41,2% меньше соответствующего показателя за апрель прошлого года. Снижение произошло по всем показателям. В частности, экспорт сократился на 59,8%, до 199 тыс. тонн, импорт — на 29%, до 44 тыс. тонн, транзит — на 64,4%, до 201 тыс. тонн.

В номенклатуре грузов в апреле этого года преобладали зерновые (44%), нефтепродукты (33,6%) и уголь (10,6%).

Судооборот морского порта также показал отрицательную динамику. Если в апреле 2014 года служба капитана порта Азов зарегистрировала 441 приход и 448 отходов судов, то в апреле 2015 года — только 278 приходов и 289 отходов.

«Уменьшение грузооборота и судооборота в апреле 2015 года обусловлено снижением отгрузки зерновых грузов на экспорт и транзита нефтепродуктов по внутренним водным путям», — объяснил капитан порта Азов Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в апреле 2015 года составил 201 тыс. тонн различных грузов, что на 25,8% ниже соответствующего показателя апреля 2014 года. Служба капитана порта Таганрог за отчетный период этого года оформила 87 приходов и 95 отходов судов. Год назад, в апреле 2014 года, было 105 приходов и 103 отхода судов.

Новое назначение

Капитаном морского порта Таганрог с 29 апреля назначен Василий Викторович Яранцев. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Таганрогском филиале ФГБУ «Администрация морских портов Азовского моря».

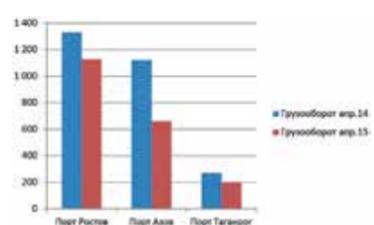
Соответствующий приказ № 93/к-мрф от 28 апреля 2015 года подписал руководитель Федерального

агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко.

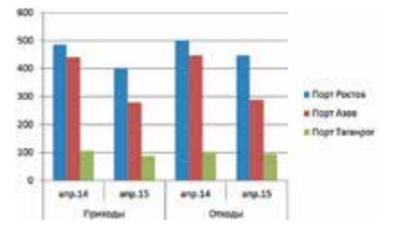
Ранее Василий Яранцев за-

нимал должность заместителя капитана порта Таганрог по вопросам безопасности мореплавания.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ





На Дону строят высокопрочные катера

Маломерные суда, построенные из полиэтилена высокой плотности на ССРЗ «Риф», презентовали 14 апреля в Ростове-на-Дону.



Судостроительно-судоремонтный завод «Риф» (входит в группу компаний «Ростовский порт») представил два маломерных судна «Риф-75» и «Риф-112», построенных по новой технологии из полиэтилена высокой плотности в Ростове-на-Дону. В акватории реки Дон 14 апреля два новых катера продемонстрировали свои тактико-технические характеристики.

Новые катера построены из

полиэтилена высокой плотности методом сварки. По словам разработчиков, аналогов сборки катеров из полиэтилена высокой плотности в России нет. Новый материал обеспечивает непотопляемость судна, не подвержен коррозии. Срок эксплуатации новых судов составляет более 50 лет.

Кроме того, материал обладает повышенной ударопрочностью. Так, катер «Риф-01» весом 700 кг успешно пережил падение в воду с высоты 10 м.

ССРЗ «Риф» разработал линейку судов длиной от 5 до 17 м, которые в зависимости от комплектации судна способны развивать скорость до 40 узлов.

В настоящее время у предприятия нет конкретных заказчиков на строительство судов по новой технологии. Однако ростовские судостроители рассчитывают, что новые катера будут востребованы как для коммерческого, так и для военного использования.



В честь 70-летия Великой Победы над фашизмом «Водный транспорт Дон» открывает серию публикаций о противостоянии коричневой чуме на Дону и Кубани. С разрешения авторов Н. Н. Редькова, Г. Л. Беленького и А. В. Огарева редакция публикует очерк «Суровые испытания» из книги «Дон — река жизни».

Год 1941-й был четвертым годом третьей пятилетки. Экономика страны развивалась динамично, хотя и не все, что намечалось, оказывалось выполненным. Дело в том, что начиная с 1939 года значительная часть предприятий была переориентирована на выпуск военной продукции: в воздухе витало ощущение скорой войны, тем более что в Западной Европе она уже реально шла, неумолимо приближаясь к границам Советского Союза. И, конечно, упор на военную продукцию не мог не привести к ухудшению ситуации с выпуском товаров для мирных нужд, с реализацией намеченных социальных программ. Были отложены и некоторые крупные стройки. Планировавшееся строительство Волго-Донского канала по измененному проекту тоже так и не началось. Медленней, чем ранее намечалось, шло строительство Маньчжунского водного пути. Задерживалось обновление речного и морского пассажирского и торгового флота — на верфях строили, прежде всего, военные корабли...

И все же многим не хотелось верить в то, что война неизбежна. Все еще думалось, что нас мировая война обойдет. Тем более что с Германией, как известно, был заключен пакт о ненападении...

Навигация 1941 года началась несколько позже обычного — в апреле: зима была затяжной, и Дон долго не мог освободиться ото льдов. Но уже к началу мая движение судов из Ростовского порта вошло в привычные рамки.

1 мая вверх по Дону отправился один из лучших в нашем водном бассейне двухпалубных пассажирских пароходов того времени «С. Киров». А вниз по Дону и дальше в море ушел роскошный по тем временам морской теплоход «А. Чехов».

Его маршрут — Ростов — Батуми — выглядел впечатляюще даже по сегодняшним меркам. А тогда многие ростовчане свой отпуск охотно начинали с такого морского путешествия: ведь по дороге теплоход заходил в Новороссийск, Сочи и Сухуми.

Полюбились горожанам и воскресные однодневные экскурсии — в Азов и Таганрог. Вот и 22 июня рано утром на набережной было оживленно: горожане спешили на катера и суда. Кто мог подумать в тот солнечный летний день, что домой экскурсанты вернутся, уже зная о том, что фашисты бомбят наши города...

Конечно, в первые недели войны некоторым нашим землякам все еще казалось, что до Ростова фашисты просто не дойдут, а наши войска вот-вот будут воевать на территории врага. Такие настроения воспитывали наши довоенные фильмы. Увы — действительность оказалась гораздо суровее. И поэтому, когда уже в конце лета на город посыпались первые бомбы — ростовчанам пришлось мучительно привыкать к новой реальности.

В первую очередь бомбежкам были подвергнуты железнодорожный узел и Ростовский порт — как важнейшие транспортные стратегические объекты. Но еще до начала массированных бомбардировок были сооружены запасные временные железнодорожные мосты — так называемый Литерный — вблизи Главного вокзала — и мост заново проложенного Аксайского обхода (на линии Аксай — Батайск). Как потом подтвердила жизнь, строительство этих мостов имело огромное значение и позволило обеспечить эвакуацию ростовских предприятий даже после того, как главный мост, за которым особенно рьяно «охотились» фашистские стервятники, был разрушен.

Заметные разрушения получили и сооружения Ростовского порта, однако это не привело к полному прекращению его работы. Буквально до вступления фашистов в город порт продолжал действовать.

Существенные события происходили в начальный период войны в Азовском пароходстве (напомним, что его управление находилось в Ростове-на-Дону). Дело в том, что в связи с наступлением фашистов на Юге Украины и угрозой захвата Одессы было принято решение (уже 6 июля) временно объединить Черноморское и Азовское пароходства и создать Черноморско-Азовское бассейновое управление (ЧАБУ) с размещением в Ростове-на-Дону. Таким образом, в течение нескольких месяцев из Ростова велось управление огромным хозяйством двух крупных пароходств, ориентированных теперь на обеспечение эвакуации населения и промышленных предприятий из районов, которым угрожала оккупация. Начальником ЧАБУ был назначен Г. А. Мезенцев, до этого уже в течение двух лет руководивший Черноморским пароходством.

По приказу Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина как Азовское, так и Черноморское пароходства передали большинство своих лучших, наиболее крупных судов в распоряжение Черноморского флота. Среди этих судов были почти все пассажирские суда (в том числе черноморские круизные), большинство крупных грузовых кораблей типа «Пионер», часть паровых шхун. Для военных перевозок и участия в боевых действиях были также задействованы после проведенного в кратчайший срок на судоремонтных заводах переоборудования десятки буксиров и барж, а также судов техниче-

Сорококовы



Бронекатер Азовской военной флотилии с десантом.

ского флота Доно-Кубанского речного пароходства.

Большие пассажирские пароходы и теплоходы, как правило, становились санитарными (госпитальными) судами, а также военными транспортом для переброски войск и боеприпасов к местам боевых действий. Суда поменьше становились тральщиками, минными заградителями, канонерскими лодками. Все они были оснащены оружием — пушками, зенитками, минометами и пулеметами. Первые боевые операции «надевших шинели» мирных кораблей были связаны с обороной Одессы, а несколько позже — и Севастополя.

Помимо своих «профильных» работ, практически все судоремонтные заводы осваивали выпуск чисто военной продукции. Так, «Красный Дон» начал выпускать фугасные авиационные бомбы, а несколько позже — понтоны для военных мостов.

Боевые действия неумолимо приближались к Азовскому побережью. В этих условиях 20 июля принимается решение о формировании Азовской военной флотилии. В нее были пе-

реданы небольшие военные суда Черноморского флота, а также спешно переоборудованные на судоремонтных заводах торговые и пассажирские суда (в том числе и речные), которые оснащались орудиями и пулеметами. Был, таким образом, развит опыт Гражданской войны, когда таким же образом формировалась Азовская флотилия в 1918 и 1920 годах. Основным пунктом базирования Азовской флотилии был первоначально избран Мариуполь, имевший наиболее хорошо оснащенный порт. А 27 августа началось формирование отдельного Донского отряда кораблей Азовской военной флотилии с основными пунктами базирования в Ростове и Азове. На заводах «Красный Дон» и «Красный моряк» срочно переоборудовались в канонерские лодки бывшие грузовые суда.

В дивизион канонерских лодок Доно-Кубанское пароходство передало колесные буксирные пароходы «Ростов-Дон», «Октябрь», «Серафимович» и «Кренкель» (все они по своим ходовым качествам могли выходить в Азовское море).

Окончание на стр. 5

Строем и с песней

Смотр строевой песни провел Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова в преддверии 70-летия Великой Победы.

Мероприятие было организовано в этом году впервые и приурочено к юбилею Победы в Великой Отечественной войне. Смотр состоялся на набережной Ростова-на-Дону у памятника адмиралу Ф. Ф. Ушакову.

«В этот светлый, солнечный день в преддверии дорогого каждому русскому человеку великого Дня Победы проводится мероприятие, которое еще раз объединит нас в патриотическом порыве, подчеркнет нашу солидарность и будет данью

памяти павшим в боях», — отметил капитан Азово-Донского речного бассейна Александр Тараненко.

В конкурсе приняли участие семь команд различных подразделений института. Строгое жюри оценивало исполнение строевых песен по семибальной шкале.

Итоги смотра строевой песни удивили многих. Лидером стала женская команда факультета инженеров морского транспорта с песней «Честь имею»: переходящий кубок ректора универси-

тета девушкам вручил директор института Сергей Лутков. Кубок Суворовско-Нахимовского кадетского союза за лучшую строевую подготовку получили курсанты электромеханического отделения Водного колледжа. За лучшее исполнение песни кубка Ростовского-на-Дону Морского собрания удостоилось судомеханическое отделение Морского колледжа. Приз зрительских симпатий и кубок министра транспорта Ростовской области был отдан судоводительскому отделению Водного колледжа.



роковые



Пароход «Красный Дон» после окончания военных действий.

Начало на стр. 4

Это были сравнительно новые суда, постройки 1931–1936 годов. На каждой канонерке было установлено по три пушки и четыре пулемета. Отряду был передан также дивизион речных сторожевых катеров. Катера, кроме основных пунктов базирования, размещались также в станице Цимлянской, в Калаче и в городе Каменске на Северском Донце. В состав экипажей были включены работники пароходств, мобилизованные в состав действующего Военно-Морского флота.

Общее руководство Азовской военной флотилией в начальный период войны осуществлял командир Новороссийской военно-морской базы Черноморского флота капитан первого ранга (впоследствии контр-адмирал) А. П. Александров. Помимо судов Черноморского флота, Черноморского и Азовского пароходств, в ведение Азовской флотилии были переданы также суда Дунайской военной флотилии, которая вынуждена была покинуть места своей дислокации, захваченные фашистами в первые недели войны.

Что касается отдельного Донского отряда, то им командовал капитан первого ранга С. Ф. Белоусов. Для увеличения боевых возможностей отряда сюда же, в Ростов и Азов, прибыли из Москвы и с Волги отряды водного заграждения, подчинявшиеся командованию Северо-Кавказского военного округа. Одним из отрядов водного заграждения — 14-м — командовал старший политрук, талантливый инженер и журналист Цезарь Куников, впоследствии легендарный герой сражения на Малой Земле, Герой Советского Союза...

Основной задачей судов ЧАБУ, Доно-Кубанского пароходства и Донского отряда Азовской флотилии было в августе-октябре 1941 года обеспечение эвакуации предприятий и населения. Из Ростовского порта грузовые суда направлялись в Калач, где производилась перегрузка в железнодорожные вагоны эвакуируемого оборудования, сырья и материалов — для дальнейшей отправки через Сталинград в восточные районы страны. Также эвакуировались на пассажирских, а то и на грузовых судах рабочие этих

предприятий. Водный путь от Ростова до Калача не был безопасным — фашистские самолеты прорывались и сюда. Корабли Донского отряда обеспечивали охрану транспортных пароходов, но организовать сопровождение каждого судна возможности не было. Часть судов получила повреждения, их с большими трудностями выводили с фарватера, чтобы освободить путь для других пароходов. Морскими судами Азовского и Черноморского пароходств также производилась эвакуация предприятий на юг страны, прежде всего, в порты Поти и Батуми.

Успешно была проведена (в августе 1941 года) и операция по перегону из Херсонского порта (в устье Днепра) в Ростовский порт каравана речных судов в составе 30 буксиров, катеров и барж. В дальнейшем эти суда использовались для военно-транспортных перевозок по Дону.

В условиях военного времени особое значение приобретали мосты и переправы. Вот почему продолжалось строительство Буденновского стального плашкоутного моста через Дон. К середине июля 1941 года, как отмечалось на заседании бюро горкома ВКП(б), на этой стройке было выполнено только 60 процентов общего объема работ. Из десяти понтонов изготовлено лишь шесть. Были намечены новые сроки сдачи объекта — 1 ноября 1941 года, при этом о самоходных понтонах речь уже не шла. Выполнить намеченное из-за резкого осложнения военной обстановки не удалось.

Тяжелой и трагической по последствиям выдалась в Приазовье и на Дону осень сорок первого года. 8 октября гитлеровцами был захвачен Мариуполь. При обеспечении эвакуации предприятий города и судов Азовского пароходства, находившихся в порту, погиб начальник Азовского пароходства Н. А. Жуков. В момент гибели он находился на одном из судов. Взрывной волной Н. А. Жукова выбросило за

борт. Талантливый руководитель, проработавший в должности начальника пароходства четыре года, погиб в водах того самого моря, которое защищал от врага...

Уже к середине октября фашистская танковая армия Клейста вышла в район Таганрога. Стало ясно, что город не удержать. Чтобы обеспечить эвакуацию защитников Таганрога и его жителей, Военный Совет Южного фронта направил сюда канонерские лодки Донского отряда под командованием С. Ф. Белоусова и группу катеров водного заграждения, которой командовал старший политрук В. П. Никитин. Слабо оснащенные суда Донского отряда тем не менее помогли в целом успешно завершить эвакуацию таганрогских предприятий, имевших большое оборонное значение. Пароходы с этими грузами и с эвакуировавшимся населением взяли курс на Ейск. Канонерские лодки огнем своих орудий поддерживали защитников Таганрога, а сторожевые катера с пулеметами сопровождали транспортные суда.

Особенно большую роль в этот период сыграли канонерские лодки «Ростов-Дон» и «Кренкель», занявшие наиболее выгодное положение вблизи входа в порт. Когда 17 октября фашисты ворвались в город, было принято решение экстренно эвакуировать последних защитников Таганрога. Вместе с ними на борт канонерской лодки «Кренкель» были доставлены находившиеся на передовой руководители таганрогского горкома ВКП(б) и горисполкома. Однако фашисты, сумевшие к этому времени установить свои орудия на высоком берегу прямо над портом, открыли яростный огонь по судам, не успевшим уйти в море. От вражеского снаряда канонерская лодка «Кренкель» раскололась пополам и вскоре затонула, погибли многие находившиеся на ней военнослужащие и руководители города. Была повреждена и канонерская лодка «Ростов-Дон», однако она

продолжала держаться на плаву. Поскольку каждое такое судно было крайне важно для обороны Ростова, ночью к терпящей бедствие лодке подошел буксир «Ока» и сумел аккуратно вывести ее в Ростов. При этом с ее борта сняли и доставили в госпитали раненых, в числе которых был и командир Донского отряда С. Ф. Белоусов. На канонерской лодке «Ростов-Дон» находился также запас наличных денег из Таганрогского отделения Госбанка. Все эти ценности были спасены. Моряки с канонерской лодки «Ростов-Дон», которые пали смертью храбрых во время этой героической операции, были похоронены в историческом месте — Монастырском Яру, между станицами Старочеркасской и Аксайской, рядом с могилами казаков — героев Азовского осажденного сидения и красных воинов Гражданской войны. В дальнейшем, в 1974 году, здесь был открыт мемориал.

Спасательные работы на судне «Ростов-Дон» проводились под руководством старшего политрука Цезаря Куникова. Не будучи профессиональным военным, он умело организовывал сложные военные операции, проявляя при этом недюжинную отвагу. Уже после успешной операции по спасению канонерской лодки «Ростов-Дон», 26 октября, отряд под руководством Куникова совершил дерзкую вылазку: в ночной мгле советские воины на малых катерах проникли в Мертвый Донец и высадились у станицы Синявская, недалеко от которой завязался бой с гитлеровцами. Поскольку фашисты совершенно не ожидали высадки десанта с реки, считавшейся несудоходной, они не смогли оказать существенного сопротивления. В бою было уничтожено около 200 фашистов, а наши потери оказались минимальными. Сегодня об этом напоминает обелиск на автомобильной трассе Ростов — Таганрог, установленный на месте боя.

Продолжение в следующем номере «Водного транспорта».



По Кубани на «Кубани»



ОАО «Кубанское речное пароходство» открыло пассажирскую навигацию на реке Кубань 25 апреля: первым в плавание вышел теплоход «Кубань». Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту судна и узнала, чем живет экипаж.

Теплоход «Кубань» вмещает 120 пассажиров. Его длина составляет 38,2 м, ширина — 6,5 м при высоте борта 1,7 м. Судно было построено на Московском судостроительно-судоремонтном заводе в 1985 году. Получается, что в этом году «Кубань» отмечает 30-летие.

«Для этого теплохода это небольшая возраст. В прошлом году «Кубань» прошла средний ремонт с докованием, так что еще 30 лет легко может отработать!» — говорит механик — сменный капитан Евгений Рымарь. Он знает теплоход как никто другой: ведь в 1985 году выпускником краснодарского СПТУ № 38 в составе самого первого экипажа принимал судно в Москве под именем «Москва-165».

Суда типа «Москва» строились в Москве сериями с 1976 по 1991 год. Они представляют собой пассажирские теплоходы с однорусной надстройкой на главной палубе, рулевой рубкой на крыше надстройки и со смещенным в корму машинным отделением. Эти теплоходы традиционно использовались для внутригородских и пригородных линий. В 90-е годы после распада Советского Союза часть судов типа «Москва» были проданы за границу, где и сегодня они продолжают работать, другие теплоходы ждала более печальная участь — они, как говорят, «ушли на иголки». Пассажирские перевозки на Кубани в это сложное время прекратили свое существование, «Москва-165» была поставлена на отстой, где медленно ржавела и ветшала... К счастью, судьба подарила судну вторую жизнь!

В 2002 году ОАО «Кубанское речное пароходство» вошло в состав группы компаний «Азово-Донское пароходство», по сути восстановив Доно-Кубанское пароходство в его исторических границах. Была разработана стратегия выхода из кризиса, началось восстановление техники и зданий, ремонтных мощностей и флота...

Капитан — сменный механик «Кубани» Сергей Куница и механик Евгений Рымарь вспоминают, как восстанавливали судно: «Остался один корпус, окна все разбиты были, вынесено все, что только можно было вынести! Теплоход больше 11 лет стоял без движения, и это сразу было видно!» На ремонт судна, без преувеличения, бросили все силы: ударными темпами удалось восстановить теплоход всего за несколько месяцев! В 2004 году при поддержке городской администрации Краснодара удалось восстановить пассажирские перевозки по реке Кубань: два теплохода — «Дон» и «Кубань» — вновь стали принимать на борт пассажиров и с тех пор стабильно работали каждую навигацию.

Экипаж на «Кубани» трудится постоянный. Общая численность его составляет семь человек. Нести вахту капитану помогает старший помощник капитана — первый помощник механика Андрей Завьялов. Помимо комсостава, несут службу на борту два моториста-рулевых Иван Масякин и Николай Жадан и два матроса Александр Шорин и Сергей Шалаев.

У каждого речника есть своя история знакомства с флотом. Например, у механика Евгения Рымаря она похожа на анек-

дот. Окончив десять классов, он пришел поступать в СПТУ № 38, хотел учиться на помощника машиниста электропоезда. При приеме документов ему сказали, что на эту специальность его не возьмут, поскольку на момент направления на обязательную практику ему еще не исполнится 18 лет. «Тогда позвали какого-то мужчину, который посмотрел мой аттестат и сказал, чтобы я пришел на общее собрание в такой-то день и час. Что за собрание, кто этот человек, на какую специальность меня зовут, ничего не уточнили. И только уже на том самом общем собрании я узнал, что буду речником!» — с улыбкой вспоминает Евгений Викторович.



Капитан Сергей Куница пошел на флот вслед за старшим братом Александром. «На флоте было работать престижно: и при деньгах всегда, и статус, и форма красивая!» — объясняет Сергей Васильевич. По окончании Ростовского речного училища он по распределению пришел работать в Кубанское речное пароходство.



И капитан, и механик всегда тяготели к речному флоту. «Мне на морен интересно, вышел из порта и идешь по курсу... Техника контролирует движение, капитану только и остается бумаги заполнять», — говорит Куница. Механик соглашается, что на реке работать интереснее: «Кубань — своенравная река, каждый год где-то меняет русло, один участок вымывается, другой мелеет... Скучать не приходится!»

«Кубань» предлагает пассажирам часовые и двухчасовые прогулки по реке, а также рейсы со шлюзованием и выходом в Краснодарское водохранилище продолжительностью пять часов. В летний зной речные экскурсии традиционно пользуются спросом у жителей Краснодара и гостей города, тем более что пароходство старается сделать отдых максимально комфортным: ежегодно компания вкладывает средства в обновление мебели и ремонт помещений. Уже традицией стало отмечать выпускные на борту: каждый год выпускники школ и вузов заказывают теплоход, чтобы отпраздновать полу-



чение долгожданных аттестатов и дипломов.

Вопрос обеспечения безопасности судоходства — самый важный на теплоходе. «После крушения «Булгарии» нас замучили журналисты, звонков было очень много, спрашивали, в порядке ли у нас документы, есть ли спасательные средства...» — рассказывает капитан. — У нас ситуация прозрачная. Судно находится в собственности ОАО «Кубанское речное пароходство», проходит ежегодное освидетельствование Российского Речного Регистра. Инспектор у нас очень строгий: он проверяет на борту все от и до, так что пассажиры могут быть спокойны.

Экипаж свое дело знает, но, как говорится, совершенству нет предела! Новое постановление правительства определило необходимость наличия высшего образования для занятия должностей комсостава. Поэтому Евгений Рымарь с 25-летним плава-

тельским стажем получает высшее образование в Морской академии им. адмирала Ф. Ф. Ушакова. Хотя расти и молодые кадры: так, матрос Сергей Шалаев учится на судомеханическом отделении Института водного транспорта им. Г. Я. Седова.

Капитан Сергей Васильевич сравнивает команду на борту с пчелиным ульем. Какие пчелы поселятся и как будут работать, такой и мед получится в итоге. Слаженная работа, ответственное отношение к делу и любовь к профессии стали залогом успешной работы «Кубани» на протяжении уже одиннадцати навигаций после восстановления пассажирских перевозок по Кубани.

Двенадцатая навигация только набирает обороты... Хочется пожелать речникам, чтобы она прошла успешно: пусть уверенно растет число желающих прокатиться по Кубани на «Кубани»!



Зовут в моряки

Презентация образовательных программ Института водного транспорта им. Г. Я. Седова состоялась 23 апреля в поселке Матвеев Курган в рамках Единого дня профориентации.

Школьникам старших классов, которых в концертном зале поселкового Дома культуры собралось более 400 человек, рассказали о программах среднего и высшего профессионального образования, по которым осуществляется подготовка в отраслевом учебном заведении.

Конечно, работа в море — особая стезя, требующая выдержки, силы воли и хорошей физической подготовки. Настоящее погружение в непростую флотскую профессию состоялось при

показе отрывка фильма Юрия Кононова «Заглянуть за Босфор» о практике курсантов Института на знаменитом паруснике «Седов». Документальные кадры спасения курсантами парусника, попавшего в центр сильнейшего циклона при полном парусном вооружении, погрузили зал в полнейшую тишину, когда каждый прикидывал, как бы он повел себя при таком ударе стихии, смог бы вскарабкаться на 50-метровую мачту при порывах ветра до 50 метров в секунду, выдержали бы нервы...

Выступление творческих коллективов института сняли возникшее в зале напряжение. В ИВТ им. Г. Я. Седова уделяется внимание не только теоретической и практической подготовке учащихся, но и общественной и культурной жизни: работают вокальные и хореографические кружки, КВН, спортивные секции. Школьники смогли убедиться в этом воочию: они увидели вокальные номера курсантов и зажигательные танцы коллектива «Волна».

В завершение Дня профориентации продемонстрировали фильм «Жизнь глазами курсантов», снятый и смонтированный самими учащимися, и раздали будущим абитуриентам буклеты об институте. У выпускников осталось немного времени, чтобы определиться с выбором профессии: прием документов для поступления откроется уже в июле.

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта

Институт водного транспорта
имени Г. Я. Седова

филиал Федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего образования



**ПРИГЛАШАЕТ ИНЖЕНЕРА-ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА
ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПРОГРАММАМ СРЕДНЕГО
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ:
«ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДОВОГО
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ
И СРЕДСТВ АВТОМАТИКИ»**

Обращаться по адресу:
г. Ростов-на-Дону, ул. Седова, д. 8,
отдел кадров, тел. 263-24-05

70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Они сражались за Родину

На Волге, в Ленинграде, под столицей,
На суше, в небесах и на воде
У речников хорошая традиция —
Крушить фашистов всюду и везде.

Валерий Кравцов

Многие работники речного транспорта сражались за Родину на фронтах Великой Отечественной войны. Одни ушли добровольцами в начале боевых действий, другие были призваны в Красную Армию с достижением призывного возраста.

Капитаны и механики, рулевые и мотористы, боцманы и матросы, придя в действующую армию, стали профессионалами своего дела и самоотверженно сражались с немецко-фашистскими захватчиками.

Среди речников 117 Героев Советского Союза и 15 полных кавалеров ордена Славы. Особой гордости заслуживают пять воспитанников речного транспорта, повторивших подвиг Александра Матросова.

Бывшие работники речных пароходов: Восточно-Сибирского — Николай Александрович Вилков, Волжского объединенного — Николай Васильевич Грибанов и Григорий Семенович Овчинников, Ленского объединенного — Клавдий Карпович Краснояров, Московского — Александр Федорович Типанов своим телом закрыли амбразуры дотов. Это позволило наступающим товарищам блокировать, а затем и уничтожить доты, с минимальными потерями выбить врага с занимаемой советской территории.

За отвагу и героизм Н.А. Вилкову, Н.В. Грибанову, Г.С. Овчинникову, К.К. Красноярову и А.Ф. Типанову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Поэт Валерий Кравцов посвятил отважным героям стихотворение «Подвиг»:

Треск пулеметов, пушек бас,
Смертельной битвы ад —
То возвращает память нас
На много лет назад...

Опять из дзота пулемет
Выплевывал свинец,
К нему, до боли стиснув рот,
Упорно полз боец.

Дополз, гранату бросил —
взрыв...

Подавлен пулемет.
Пехота ринулась в прорыв
На замолчавший дзот.

Но пулемет ударил вновь
В упор в солдатский ряд.
И снова смерть, и снова кровь.
И встал тогда солдат.

Души величие его
Постиг и друг, и враг.
Вот до бессмертия всего
Один короткий шаг.

И он шагнул и победил
В свой самый яркий миг.
Шагнул и грудью заслонил
Товарищей своих...

В зале Славы на Поклонной горе в галерее Героев — имя дважды Героя Советского Союза Николая Михайловича Скоморохова.

Н.М. Скоморохов родился 19 мая 1920 года. После окончания ФЗУ работал токарем на судоремонтном заводе имени III Интернационала в Астрахани и занимался в аэроклубе.

В декабре 1940 года Н.М. Скоморохов добровольно ушел в Красную Армию. После окончания Батайской военной авиационной школы пилотов в ноябре 1942 года был направлен в действующую армию на Кавказ, где освоил новые истребители Ла-3. В 23 года стал командиром эскадрильи.

Принимая участие в боях за освобождение Северного Кавказа, Украины, Молдавии, Румынии, Болгарии, Венгрии, Чехословакии и Австрии, Николай Скоморохов совершил 605 боевых вылетов, провел 143 воздушных

боя, сбил лично 46 фашистских самолетов и восемь самолетов в группе. Три бомбардировщика противника уничтожил на земле.

Невероятно, но сам Н.М. Скоморохов ни разу не был ранен, его самолет не был сбит и не горел, за всю войну не получил ни одной пробоины. Это было достигнуто благодаря его исключительной решительности и хладнокровию, оригинальности и новизне решений, применяемых в воздушных боях.

В послевоенные годы окончил Военную академию имени М.В. Фрунзе и Военную академию Генерального штаба, с 1973 года работал начальником Военно-воздушной академии.

С 1981 года Н.М. Скоморохов — маршал авиации.

Погиб в автокатастрофе в 1994 году.

Именем Н.М. Скоморохова назван речной теплоход.

Среди речников — Героев Советского Союза Николай Александрович Лебедев в составе 152 танкового батальона Сталинградского фронта защищал Сталинград.

Н.А. Лебедев родился 5 августа 1914 года. После окончания Ленинградского института инженеров водного транспорта был призван в Красную Армию.

Свой подвиг Н.А. Лебедев совершил в великой битве на Волге. В составе 152-го танкового батальона Сталинградского фронта участвовал в разгроме гитлеровских войск у г. Калач-на-Дону, показывая образцы мужества, отваги и героизма.

В должности старшего адъютанта батальона Н.А. Лебедев беспрерывно шел впереди атакующей танковой группы, стремительно нападая на противника, сея ужас и панику в его рядах.

За время боев с 19 по 23 ноября 1942 года Н.А. Лебедев лично уничтожил 28 танков противника, 16 орудий, 3 миномета, 8 пулеметов, 4 склада с боеприпасами, около 1500 солдат и офицеров противника.

23 ноября 1942 года, дерзко воровавшись двумя танками в хутор Платонов, батальон Н.А. Лебедева выбил противника из населенного пункта. При преследовании его танк был подбит и окружен гитлеровцами. Тяжело раненный, не желая попасть в руки врага, Н.А. Лебедев застрелил себя.

4 февраля 1943 года Николаю

Александровичу Лебедеву посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

Именем героя назван грузовой теплоход Северо-Западного речного пароходства и малая планета.

Выдающийся подвиг совершил Михаил Петрович Девятаев.

М.П. Девятаев родился 8 июля 1917 года в Мордовии, в семье был тринадцатым ребенком. После окончания речного техникума в Казани работал штурманом баркаса на Волге, занимался в аэроклубе.

С первого часа Великой Отечественной войны летчик-истребитель, младший лейтенант Михаил Девятаев в воздухе. К июлю 1944 года он совершил около 180 боевых вылетов, провел 35 воздушных боев, сбил 9 вражеских самолетов. 13 июля 1944 года в неравном бою самолет Девятаева был сбит, и он с тяжелыми ожогами захвачен в плен. Фашисты пытались его, склоняя к предательству, но ничто не сломило волю и дух советского патриота.

8 февраля 1945 года М.П. Девятаев и десять заключенных в невероятно сложных условиях совершили побег из плена на бомбардировщике «Хейнкель-111». Советскому руководству были доставлены стратегически важные сведения о засекреченном производстве ракет «Фау-2» на острове Узедом (Германия), а Михаил Девятаев был объявлен личным врагом Гитлера.

Но вместо заслуженной славы — штрафной батальон. Лишь в 1957 году после вмешательства генерального конструктора космических кораблей С.П. Королева подвиг М.П. Девятаева получил достойную оценку — ему присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны М.П. Девятаев вернулся к любимой работе. Он испытывал суда на подводных крыльях, был капитаном теплоходов «Ракета» и «Метеор».

М.П. Девятаев умер 24 ноября 2002 года.

Его имя носит Казанский речной техникум.

В день Победы моряки и речники — ветераны Великой Отечественной войны возглавляют венки к Могиле Неизвестного Солдата, отдавая дань уважения работникам морского и речного транспорта, погибшим в борьбе

с фашистскими захватчиками.

70-ю годовщину Великой Победы встречают только три ветерана — участника Великой Отечественной войны центрального аппарата Министерства речного флота РСФСР: Александр Петрович Миронов, Виктор Михайлович Петровичев и Любовь Ефимовна Золотова.

А.П. Миронов родился 16 сентября 1923 года в с. Караванка Дубовского уезда Царицынской губернии.

В 1940 году поступил в Астраханский речной техникум, но из-за войны прервал учебу. С октября 1941 года — матрос парохода «Сократ» пароходства «Волготанкер». В феврале 1942 года был призван на военную службу в Волжскую военную флотилию. Воевал под Сталинградом. Участвовал в боях за освобождение Украины, Болгарии, Румынии, Венгрии и Чехословакии.

Принимал участие в войне с Японией. Для него война закончилась освобождением Порт-Артура.

А.П. Миронов рассказал об одном из последних боев с немецко-фашистскими захватчиками в Чехословакии при освобождении города Брно.

«Маршевой ротой мы прибыли на пополнение 7-го механизированного корпуса (командир корпуса генерал-майор Ф.Г. Катков), который находился в резерве Ставки и пополнялся личным составом и техникой. Там я был направлен в инженерно-минерную роту 10-й механизированной бригады.

Во второй половине апреля корпус сосредоточился на чешской территории и готовился вступить в сражение за Брно. Вспоминается такой случай.

При наступлении, как правило, мы направлялись в танковый полк, вместе с танковым десантом распределялись по танкам и всегда были готовы прокладывать дорогу танковому подразделению через инженерные и минные заграждения.

Следуя по шоссе в направлении Брно, в районе небольшого мостика на дороге взорвался броневик. Следуя за броневиком, подорвалась и самоходная артиллерийская установка СУ-76. Дальнейшее продвижение техники было бессмысленным — шоссе заминировано.



Речники — Герои Советского Союза, повторившие подвиг Александра Матросова.



Клавдий Карпович Краснояров (1907-1944)



Николай Александрович Вилков (1918-1945)



Григорий Семенович Овчинников (1898-1944)



Николай Васильевич Грибанов (1925-1945)



Александр Федорович Типанов (1924-1944)



Высота, на которой совершил подвиг Н.А. Вилков



В зале Славы на Поклонной горе. У галереи Героев.

70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Они сражались за Родину

Разминирование поручили нашей группе, которую возглавил помощник командира взвода старший сержант Буликбаев. Подорванные машины были на нейтральной полосе, хорошо просматривались противником, находящимся на сопке, покрытой лесом, и нашим мотострелковым батальоном, расположенным слева от нас в железнодорожной выемке.

До подорванных машин нам нужно было проползти по кювету дороги метров 250–300. Но как мы ни прижимались к земле, противник нас заметил и открыл минометный огонь. И вряд ли мы добрались бы до цели без потерь, если бы нас не поддержали своим огнем по позициям противника наши реактивные минометы. Огонь гитлеровцев прекратился, мы доползли до машин и внимательно осмотрели дорогу. Шоссе по всей ширине было заминировано противотанковыми минами. Под постоянной угрозой вражеского обстрела мы извлекли мины и осторожно сложили их на обочине дороги, приготовив к взрыву.

Помкомвзвода решил еще раз убедиться, что все сделано надежно и безопасно. При этом приказал всем укрыться, сам же подошел к извлеченным минам и одну из них взял в руки. Что он с ней делал, что хотел уточнить, нам приходится только предполагать. Мина в его руках взорвалась, старший сержант Буликбаев погиб. Нам было жаль этого мужественного командира, который прошел с нами всю Украину, Румынию, Болгарию и Венгрию.

Этот случай с Буликбаевым еще и еще раз подтверждает известное изречение: «Минер ошибается один раз».

Разминировав дорогу и убрав поврежденные машины, мы открыли движение войск корпуса. 26 апреля 1945 года город Брно был освобожден от фашистских войск.

Всем войскам, принимавшим

участие в боях за освобождение Брно, в том числе и седьмому механизированному корпусу, приказом Верховного Главнокомандующего была объявлена благодарность.

За образцовые действия в боях за Брно, проявленные личным составом мужеством и массовый героизм Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 28 мая 1945 года седьмой механизированный корпус удостоился ордена Ленина.

7 мая наш корпус готов был к проведению Пражской операции. Войска корпуса 9 мая вошли в Прагу. Пражская операция завершилась полным разгромом и пленением последней крупной стратегической группировки армии «Центр» фельдмаршала Шернера.

Об окончании Великой Отечественной войны нам стало известно от местных жителей. Радости нашей не было предела и оттого, что прекратилась гибель людей, и от скорой встречи с семьей, детьми, родственниками.

В пригороде Праги с нетерпением ждали дня демобилизации.

В конце мая раздалась команда «Выходи строиться». Мы разместились в вагонах для отправки на Родину. Однако эшелоны с 7-м механизированным корпусом проследовали на Дальний Восток. Для меня война продолжилась, но уже с Японией».

А.П. Миронов вернулся домой в Астрахань только в 1947 году. В 1950 году окончил Астраханское речное училище, а в 1957 году заочно — эксплуатационный факультет ГИИВТА. В 1957–1968 годах работал в пароходстве «Волготанкер» заместителем главного диспетчера, заместителем начальника, начальником Волгоградского районного управления.

С 1968 по 1990 год работал в центральном аппарате Минречфлота РСФСР главным специалистом Главного управления перевозок, заместителем начальника Управления кадров и учебных

заведений, начальником Топливо-энергетического управления. С 1990 года работал в ЦБНТИ Министрства транспорта России.

Награжден орденами Отечественной войны II степени, «Знак Почета», медалями, ведомственными знаками отличия.

Заслуженный работник транспорта РСФСР.

А. П. Миронов до сегодняшнего дня активно участвует в патриотическом воспитании молодежи России, доносит до жителей Республики Чехия и Китая роль Советской Армии в освобождении народов от фашизма и милитаризма.

С начала Великой Отечественной войны участвовал в боевых операциях Виктор Михайлович Петровичев.

В. М. Петровичев родился в 1923 году в д. Путиково Барского уезда Нижегородской губернии.

По окончании в 1941 году средней школы направлен на учебу в Севастопольское высшее мореходное училище. После двух месяцев учебы курсанты приняли участие в Ростовской оборонительной операции. 10 декабря 1941 года был ранен.

После выздоровления В. М. Петровичев учился в Ковровском пехотном училище, окончить которое не удалось — направлен на Сталинградский фронт в качестве связиста. В декабре 1942 года был снова ранен.

После лечения окончил Саратовское танковое училище и направлен командиром танкового взвода на 1-й Белорусский фронт. С ноября 1944 года по февраль 1945 года участвовал в боевых действиях. Младший лейтенант.

После увольнения в запас в августе 1945 года поступил на эксплуатационный факультет Горьковского института инженеров водного транспорта.

После окончания ГИИВТА в 1951 году работал в центральном аппарате Минречфлота старшим инженером, заместителем

начальника отдела движения и обработки флота Главсевзапфлота, начальником отдела перевозок и эксплуатации флота пароходств Восточных бассейнов, начальником Отдела внешних сношений Минречфлота РСФСР (до 1987 года).

Работая начальником Отдела внешних сношений Минречфлота, В. М. Петровичев внес большой вклад в развитие сотрудничества речного флота России с речными флотами стран Европы, Азии и Северной Африки, особенно в продвижении российских судов «река-море» плавания.

В 1959–1963 годы — заместитель начальника Колымо-Индигирского пароходства. С 1963 года по 1966 год работал в аппарате партийного контроля бюро ЦК КПСС по РСФСР.

Награжден орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, 16 медалями. Отличник социалистического соревнования Минречфлота РСФСР.

Любовь Ефимовна Золотова родилась в 1924 году. В начале Великой Отечественной войны она поступила на работу на фабрику имени Тельмана и шила шинели для военнослужащих Красной Армии.

В 1942 году прошла подготовку санитарки и в 1943 году была отправлена на фронт.

Л. Е. Золотову определили в 129-ю Орловскую Краснознаменную ордена Кутузова стрелковую дивизию санитарки-пушечники 45-миллиметровых пушек 438 стрелкового полка. Она вспоминает: «Я была очень худенькой девочкой — размер одежды — 42, вес 45 кг. Ни шинель, ни сапоги, подходящие, мне сначала не могли подобрать. Только позднее сшили на мой размер».

В батареях служили 40 человек. Любовь Ефимовна стала привыкать к военным условиям, участвовала в первых военных операциях. Однако осенью 1943 года случилось несчастье. Рядом с лошадей, перемещающей одну

из пушек на новую позицию, взорвался снаряд. Лошадь от испуга резко попятилась, и пушка наехала на ноги девушки.

Любовь Ефимовна была сбита пушкой и потеряла сознание. Очнувшись в госпитале. В результате — сильная контузия и травмы ног.

Более двух месяцев потребовалось для полного выздоровления.

После возвращения в родную батарею было много боев, теряла товарищей по оружию. Погиб 22-летний командир батареи, другие сослуживцы, ставшие близкими друзьями. «Трудно об этом вспоминать», — говорит Любовь Ефимовна. Про себя скажу: «Служила честно до конца войны».

В победном 1945 году вернулась домой и была принята на работу в центральный аппарат Минречфлота РСФСР секретарем-машинисткой. Проработала в Министерстве более 40 лет. Последние годы работала начальником отдела Главного управления материально-технического снабжения. И на трудовом фронте трудилась так же честно и ответственно, как и на фронтах Великой Отечественной войны.

За боевые подвиги в годы войны награждена медалями «За отвагу» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

За трудовые заслуги имеет ведомственные знаки отличия и Почетные грамоты.

Речники России вместе со всем советским народом вынесли тяжкие испытания Великой Отечественной войны.

Никогда не забудут речники подвиг товарищей по труду и оружию, отдавших свою жизнь во имя свободы и независимости Отечества.

Никогда не забудет благодарная Родина самоотверженную работу и славные боевые дела тружеников речного флота, внесших достойный вклад в Великую Победу в Великой Отечественной войне.



Теплоход «Николай Лебедев».



Николай Михайлович Скоморохов — дважды Герой Советского Союза.



Михаил Петрович Десятаяев — Герой Советского Союза.



Николай Александрович Лебедев — Герой Советского Союза.



День Победы. 1997 год. Возложение венков к Могиле Неизвестного Солдата. Моряки и речники — участники Великой Отечественной войны.



Н.М. Скоморохов. В гостях у волгарей.