

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

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

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



№2 (12947)

Выходит один раз в месяц
15 февраля 2015 года

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

Все для фронта!
Все для Победы!



22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно напала на СССР. Вражеские самолеты бомбили речные причалы, уничтожали суда, разрушали мирные города и села. Горе хлынуло в каждую советскую семью.

Стр. 2



При этом Минфин России предлагает сократить расходы государственного бюджета в 2015 году еще на 600 млрд рублей сверх планового сокращения на 900 млрд. Об этом сообщил журналистам глава ведомства Антон Силуанов. Таким образом, сокращение бюджетных расходов может составить 1,5 трлн рублей. Пока данная инициатива финансового ведомства по дополнительному сокращению бюджетных расходов еще не получила одобрения правительства, но и «не снята с повестки дня». Прежде всего, речь идет об отказе от новых инвестиционных проектов, сокращении на 50 процентов финансирования ряда старых проектов и ряде других решений, в том числе законодательного характера.

К сожалению, в перечне антикризисных мер плана по стимулированию экономики и поддержке финансовой стабильности не предусмотрены меры по поддержке морского и внутреннего водного транспорта. Хотя другим видам транспорта государство окажет помощь. Отдельный пункт плана предусматривает отсрочку вступления в силу требований в области транспортной безопасности в отношении отдельных видов транспортных объектов, но перечень этих объектов пока не конкретизирован.

Итак, что же означает секвестирование бюджетных расходов для судоходства? Очевидно, что будут предложены такие непопулярные меры, как отказ от строительства новых объектов инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта или перенос сроков их строительства на более поздние сроки.

Выход из кризиса возможен только при существенной корректировке экономического курса правительства. Одним из наиболее вероятных векторов развития экономистами называется еще большее усиление роли государства в экономике. И, по мнению ряда экспертов, наиболее предпочтительным сегодня представляется путь использования инвестиционного потенциала государства для развития крупных инфраструктурных проектов, создающих условия для оживления

Кризис — Выход есть

Правительство России опубликовало план, направленный на стимулирование экономики и поддержание финансовой стабильности в ближайшие два года. Значительная часть категорий расходов федерального бюджета в 2015 году будет сокращена на 10 процентов. Однако уже принято решение, что сокращение не затронет расходы на оборону, сельское хозяйство и социальные нужды. Планируется, что в течение последующих трех лет расходы федерального бюджета по большинству статей будут сокращаться как минимум на 5 процентов в год.

экономики в регионах. «Точками роста» для регионального развития могут стать проекты по созданию объектов транспортной инфраструктуры. Особенно это актуально в отношении российских внутренних водных путей.

Начиная с 90-х годов прошлого века, существенно сократилось финансирование текущего содержания внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений за счет средств федерального бюджета, также как и финансирование их реконструкции и капитального строительства.

В результате произошло резкое ухудшение качественных параметров ВВП (снижение гарантированных глубин, уменьшение протяженности участков с гарантированными габаритами судовых ходов, с освещаемой и светоотражающей обстановкой).

Одним из важнейших для отрасли внутреннего водного транспорта событий 2014 года стало утверждение правительством России Нормативов финансирования текущего содержания ВВП и СГТС. Однако, по имеющейся в распоряжении Редакции информации, в текущем бюджетном периоде 100-процентное финансирование по нормативам не предусматривается.

По экспертным оценкам, недостаточное финансирование содержания ВВП приведет к переключению грузопотоков на наземные виды транспорта, увеличив

нагрузку на и без того перегруженные железные и автомобильные дороги. В абсолютном выражении даже минимальное сокращение финансирования содержания ВВП приведет к значительному более серьезным расходам на содержание и ремонт инфраструктуры автомобильных дорог.

Кроме того, в актуализированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года поставлена задача по переключению части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный, и при отсутствии достаточных государственных мер по поддержке внутреннего водного транспорта задача выполнена не будет.

Пока не принято окончательное решение о том, финансирование каких проектов, предусмотренных Подпрограммой «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», будет отсрочено или отменено. Но любые изменения и сдвиги по срокам реализации на более поздний период проектов по ликвидации лимитирующих участков на ВВП могут иметь очень серьезные негативные последствия для внутреннего водного транспорта.

Последние годы были необычайно сложными для речных судоходных компаний. В навигацию 2014 года в условиях аномальной маловодности (особенно критичной была обстанов-

ка на Волге в районе Городца) объем перевозок грузов по ВВП еще уменьшился по сравнению с предшествующими периодами. По оценкам Российской палаты судоходства только члены Палаты из-за недостаточных глубин на Единой глубоководной системе Европейской части России (ЕГС) не довели порядка 1,5 млн тонн грузов. В результате, совокупные потери судоходных компаний — членов Российской палаты судоходства за навигацию 2014 года составили около 3 млрд рублей, а бюджеты всех уровней недополучили около 0,5 млрд рублей.

Уменьшение глубины судового хода и, соответственно, пропускной способности ВВП и провозной способности флота привело к снижению эффективности речных перевозок. В совокупности с длительным сроком окупаемости строительства новых судов это не позволяет судовладельцам реализовывать долгосрочные инвестиционные программы по обновлению флота. По данным Российского Речного Регистра средний возраст судов грузового флота уже приближается к 35 годам (несамоходного — более 40) и продолжает увеличиваться. Если лимитирующие пропускную способность ВВП участки не будут устранены, а меры государственной поддержки, направленные на обновление флота, не будут реализованы, процесс падения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по

сравнению с другими видами транспорта продолжится.

Что означает 10-процентное сокращение расходов государственного бюджета для морского транспорта? На публичное обсуждение вынесен проект корректировок ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». В результате секвестра подпрограммы «Морской транспорт» произойдет сокращение прироста портовых мощностей на 36,5 млн тонн в год, а также сокращение программ строительства обеспечивающего и социального флота. Сокращение объемов финансирования по подпрограмме «Морской транспорт» может составить около 57 млрд рублей.

Объем перевалки грузов в российских морских портах при указанном сокращении прироста производственной мощности к 2020 году ориентировочно составит 828 млн тонн. Отметим, что в соответствии со «Стратегией развития портовой инфраструктуры России до 2030 года» этот показатель должен был составить к 2020 году 832,8 млн тонн по консервативному и 915,1 млн тонн по инновационному сценарию развития.

Под секвестр предлагается отдать проекты в портах Усть-Луга, Кавказ, Архангельск, Оля, проект терминала по перевалке сжиженного газа в поселке Териберка (Мурманская область), а также строительство и реконструкцию систем управления движением судов (СУДС) на подходах к морским портам, реконструкцию объектов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ), строительство вспомогательных судов т.д.

Снижение ранее заданных темпов прироста портовых мощностей страны несет в себе угрозы переключения грузопотоков на порты сопредельных государств и увеличения зависимости российской экономики от импорта морских транспортных услуг, а сокращение расходов на обеспечение безопасности мореплавания — дополнительные риски для окружающей среды.

Безусловно, от сбалансированного развития транспортной системы зависит экономика всех отраслей народного хозяйства. При этом «узкие места» в транспортной системе могут стать барьерами для экономического роста, поэтому опережающее развитие транспортной инфраструктуры и улучшение материально-технической базы транспортного комплекса являются одной из приоритетных задач российской экономики.

По мнению Российской палаты судоходства, требуется дополнить Перечень первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в 2015 году мероприятиями, по поддержке и развитию морского и речного транспорта поскольку от этого зависит функционирование системообразующей транспортной отрасли и обеспечение потребностей экономики в перевозках.

Начало, окончание на стр. 8

70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Все для фронта!

Война, война... Твой страшный почерк
Оставил шрамы да рубцы.
От первых дней до майской ночи
Мы были все твои бойцы.

Валерий Кравцов

22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно напала на СССР. Вражеские самолеты бомбили речные причалы, уничтожали суда, разрушали мирные города и села. Горе хлынуло в каждую советскую семью.

С первых дней войны была развернута гигантская организаторская и политическая работа по превращению страны в единый боевой лагерь, перестройке деятельности всех производственных коллективов на военный лад. Призыв «Все для фронта! Все для Победы!» стал боевым девизом всех трудящихся Советского Союза.

Работники речного транспорта, как и все советские люди, встали на защиту Родины, и каждый стремился внести свою долю ответственности за судьбу страны.

Многие речники уже в первые дни войны обратились с просьбой направить их на фронт. Экипаж пассажирского теплохода «Академик Тимирязев» Верхне-Волжского пароходства во главе с капитаном С. А. Напитухиным единодушно заявил о своем желании встать в ряды защитников Родины.

Из 1920 комсомольцев Северо-Западного бассейна до 1 августа 1941 года надели военную форму 900 человек, из них 400 ушли на фронт добровольцами, из состава Средне-Волжского пароходства — 500 человек, завода имени 40-й годовщины Октября — более 400 человек.

Добровольцами ушли на фронт пять братьев Буренковых, работавших бригадирами и грузчиками Горьковского речного порта.

Особенно остро сказались нехватка кадров на флоте. По предложению Наркома речного флота З. А. Шашкова 7 июля 1941 года Совет Народных Комиссаров СССР разрешил Наркомречфлоту перевести экипажи всех судов, а также работников судостроительных гидротехнических сооружений и судостроительной обстановки с трехсменной на двухсменную вахту, допустил женщин к работе на

должности, на которые в мирное время назначались только мужчины.

В создавшихся условиях кадровая проблема на флоте решалась за счет привлечения женщин, молодежи и пенсионеров. Женщины заменяли на рабочих местах своих мужей, братьев и отцов, быстро осваивая флотские профессии капитана, рулевого, кочегара, бакенщицы.

Капитанами речных судов стали З. Савченко в Нижне-Амурском пароходстве, В. Карагаполова в Нижне-Иртышском пароходстве, А. П. Караваева, М. Н. Попова и И. В. Игнатьева в Волжском речном пароходстве и многие другие.

На ряде судов в это трудное время были сформированы семейные экипажи. Так, на пароходе «Ваня-коммунист» работала семья Тумановых: отец Иван Куприянович — механик, его жена Зинаида Ивановна и сын Виктор — кочегары, дочь Валентина — масленщик. На барже «Апшерон» пароходства «Волготанкер» у шкипера С. П. Шурупова работали жена и трое их детей. В первые дни войны, после окончания 8 класса, матросом пришел на теплоход «Уралнефть» Владимир Пермяков — будущий начальник пароходства «Волготанкер».

Многие работники плавсостава были направлены служить в речные военные флотилии.

ФОРМИРОВАНИЕ ВОЕННЫХ ФЛОТИЛИЙ

В день начала войны из Наркомречфлота был отдан приказ капитанам ряда речных судов на Днепре, Припяти, Свири, Неве, Оке: «Немедленно прекратить рейсы и следовать на судоремонтные заводы». В соответствии с мобилизационными планами

этим судам через несколько дней предстояло стать канонерскими лодками, тральщиками или сторожевыми кораблями речных военных флотилий.

В ходе боевых действий возникла необходимость в организации на прифронтовых реках и озерах военных флотилий. В их создании важную роль сыграли речники.

Начальник Главного штаба Военно-Морского Флота Н. Д. Сергеев пишет: «...в пополнении флотилии кораблями и экипажами значительная роль принадлежит речникам. Речной флот страны в годы войны передал около тысячи судов для переоборудования их под боевые корабли и вспомогательные суда... команды этих судов, как правило, комплектовались из речников. А капитаны речных судов становились их военными командирами и показывали незаурядные воинские способности, образцы мужества и героизма...».

Так, лучшие волжские капитаны были командирами канонерских лодок: Н. Я. Чистовский — КНЛ «Руднев», Н. М. Сарбаев — КНЛ «Шорс».

Важную роль в боевых действиях сыграли Волжская, Азовская, Пинская, Днепровская, Ладожская, Онежская, Чудская, Дунайская и Амурская военные флотилии.

ПО ЗАКОНАМ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

С началом войны характер производственной деятельности судоремонтных предприятий резко изменился. Коллективы заводов успешно и в короткие сроки осваивали оборонные заказы.

Объемы производства оборонной продукции потребовали расширения производственных площадей некоторых предприятий отрасли. Осенью 1941 года оперативно были построены новые цеха на судоремонтных заводах имени Куйбышева на средней Волге, памяти Дзержинского в Перми, Чистопольском и ряде других предприятий.

На предприятиях не было необходимого режущего инструмента, специальной оснастки, оборудования. Требовалось освоить высокоточное литье корпусов снарядов, мин и других изделий, заново создавать заводские лаборатории по контролю качества, организовывать техническую

учебу рабочих.

В цеха пришла молодежь, в основном девушки 15–17 лет, потребовалось срочно организовывать техническую учебу.

Упорный труд, творческая инициатива рабочих и инженерно-технического состава позволила коллективам судоремонтных предприятий преодолеть серьезные трудности и освоить производство необходимой для фронта продукции.

По заданию Государственного Комитета Обороны судостроительные предприятия Горьковской области освоили производство боевых аэросаней (НКА-25). Заказ на изготовление узлов аэросаней получили заводы: Шиморский, Городецкий, «Память Парижской Коммуны», имени Молотова. Сборка осуществлялась на заводе имени 25 октября под руководством мастера Виталия Трофимова. Впоследствии Виталий Васильевич долгие годы был заместителем министра речного флота.

Первая партия боевых аэросаней в количестве 135 единиц, изготовленная руками речников, принимала участие в контрнаступлении под Москвой суровой зимой 1941–1942 годов.

Аэросани, имея авиационный двигатель и мощное пулеметное вооружение, при наступлении наводили ужас на фашистских оккупантов на заснеженных полях Подмосковья. К следующей зиме войска получили от речников еще 215 боевых аэросаней.

Активную поддержку войск при наступлении Советской Армии под Москвой обеспечивали знаменитые «Катюши», корпуса снарядов РС-13 к ним изготавливали Городецкий и Московский судоремонтные заводы, директорами которых были А. А. Курочкин и Н. Ф. Рукавишников. Предприятия речного транспорта за годы войны изготовили более 950 тысяч корпусов снарядов РС-13.

Городецкий механический завод и завод «Теплоход» все военные годы изготавливали чугунные заготовки мин к 50- и 60-миллиметровым минометам. За самоотверженный труд в годы войны Городецкий судоремонтный механический завод 36 раз удостоивался переходящего Красного знамени Наркомречфлота.

В год 40-летия Великой Победы Указом Президиума Верховного Совета СССР от 4 мая 1985 года

за заслуги в обеспечении Красной Армии и Военно-Морского Флота Городецкий судоремонтно-механический завод награжден орденом Отечественной войны I степени.

Также активно осваивали и выпускали военную продукцию другие предприятия речного транспорта.

На Омском судоремонтном заводе строились торпедные катера. Красноярский судоремонтный завод освоил строительство бронекатеров и производство противопехотных мин, на Сталинградском заводе выпускали снаряды М-8, на заводе имени Ленина в Астрахани — огнеметы.

Оборонные заказы по всем предприятиям Наркомречфлота в 1942 году составляли уже 48 процентов в общем объеме производимой продукции.

Это был достойный вклад работников промышленных предприятий речного транспорта в Великую Победу.

Осенью 1941 года речники активно включились в развернувшееся по всей стране движение по сбору средств в фонд обороны, стремясь внести свой вклад не только самоотверженным трудом, но и сбережениями.

Рабочие Лимендского (г. Котлас) и Великоустюжского судоремонтных заводов и экипажи зимующих там судов Северного речного пароходства собрали на постройку танков 486 тыс. рублей, передали в фонд обороны 194 тыс. рублей и послали воинам 2350 теплых вещей (полушубки, валенки, шапки, носки и т.п.).

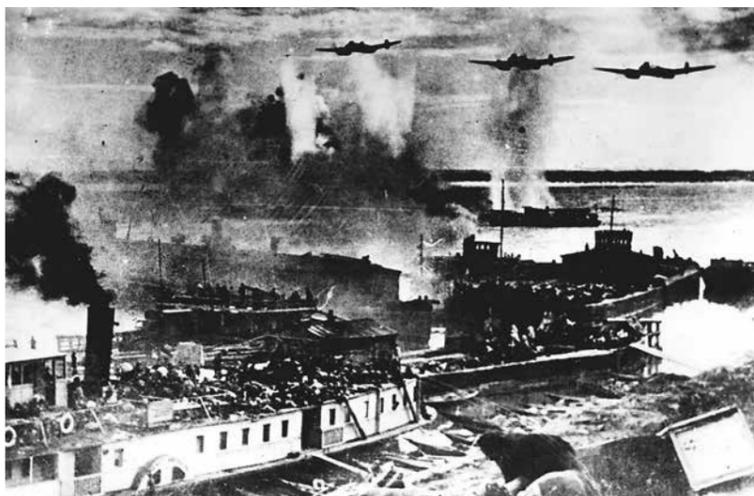
Рабочие Пелудуйской верфи на Лене собрали на строительство самолетов и танков 519 тыс. рублей и облигаций государственных займов на 134 тыс. рублей. И так было во всех речных бассейнах.

ПУТЕЙЦЫ НА ЗАЩИТЕ ОТЕЧЕСТВА

Работа речного транспорта серьезно осложнялась из-за светомаскировки навигационного ограждения судовых ходов. Видимость знаков судоходной обстановки и ходовых огней на судах была ограничена, а в районе города Москвы и у шлюзов освещение вообще не включалось.

Затемнение, затруднявшее движение судов и работу в портах, увеличивало вероятность аварий.

Речники, вынужденные действовать в столь сложной обстановке,



Фашистские самолеты бомбят речной порт.



Капитаны речных судов А.П. Караваева, М.Н. Попова и И.В. Игнатьева.



Канонерская лодка «И. Усыскин».



А.П. Миронов (в центре) встретил войну матросом на пароходе «Сократ», освобождал Прагу и Порт-Артур.



Переправа через Днепр крупного рогатого скота.



Перед наступлением Красной Армии под Москвой. Аэросани, изготовленные речниками.



Баржи с дровами для столицы.

Ледокол «Балтика» принят в эксплуатацию



«Морская спасательная служба Росморречфлота» подписала акт приема в эксплуатацию ледокола «Балтика». Его портом приписки стал Большой порт Санкт-Петербурга. Проект Р-70202 инновационного ледокола для борьбы с аварийными разливами нефти и спасательных операций был разработан финской компанией Aker Arctic Technology.

Уникальное судно-ледокол нового поколения с асимметричным корпусом, позволяющим прорубать во льду широкие проходы, и способным работать не только на переднем и заднем ходу, но и при боковом перемещении, было заложено на «Янтаре» 6 июня 2012 года. Калининградские корабельщики изготовили блоки секции нового ледокола и отправили их в Хельсинки на верфь Arctech Helsinki Shipyard Inc., которая выступала в качестве субподрядчика в строительстве этого судна. Финские коллеги осуществили формирование корпуса, провели достроечные работы, а также ходовые и другие испытания «Балтики».

Конструктивная особенность судна — асимметричный корпус, оснащенный тремя полноповоротными винторулевыми ком-

плексами общей мощностью 7,5 МВт. Это позволяет судну идти косым ходом, прокладывая во льду канал, в два с половиной раза превышающий ширину его корпуса — до 50 м при ширине корпуса в 20,5 м.

Ледокол оснащен специальным оборудованием для ликвидации аварийных разливов нефти, тушения пожаров, экологического мониторинга.

Он способен продвигаться в ровном льду толщиной 1 м. Длина судна — 76,4 м, ширина — 20,5 м, осадка — 6,3 м, мощность трехдизельных генераторов — 7,5 МВт, скорость — 14 уз., скорость в ровном льду толщиной 1 м — 3 узла.

Общая мощность составляет 7,5 МВт. Экипаж — 24 человека, специальный персонал — 12 человек, автономность плавания — 20 суток.

СЗП превысило показатели прошлого года

Внутрироссийские перевозки Северо-Западного пароходства (СЗП) в 2014 году составили 107 тыс. тонн, что на 56% превышает показатель 2013 года. Об этом сообщает пресс-служба СЗП.

Более 50 тыс. тонн было перевезено для месторождений по добыче нефти и газа в районы Крайнего Севера. Основную долю составили минерально-строительные грузы, предназначенные для обустройства инфраструктуры населенных пунктов на Крайнем Севере. Объем перевозок судами Северо-Западного пароходства в 2014 году составил 5,6 млн тонн, снизившись на 13% к уровню 2013 года.

Сокращение объема перевозок, как указывается в сообщении, связано с рядом внутренних и внешних факторов. Среди внешних факторов влияния на операционные результаты — маловодье в период навигации на внутренних водных путях РФ, общие экономические тенденции на рынках Европы и России.

Основной внутренней причиной является реализация задачи повышения эффективности флота за счет сокращения общего тоннажа пароходства путем вывода

старых судов — в 2014 году количество задействованных в перевозках судов сократилось с 71 до 57. Основная доля перевозок была сосредоточена на морских судах и судах «река-море», построенных в последние 12 лет, включая 10 теплоходов проекта DCV36 «Аметист» и 7 теплоходов проекта RSD49 «Нева-Лидер».

Последовательное обновление флота и концентрация перевозок высокотарифицированных грузов на новых судах позволили достичь значительного улучшения финансовых результатов в сравнении с прошлыми периодами. По результатам 2014 года Северо-Западное пароходство прогнозирует увеличение доходов от фрахтовой деятельности, составляющих более 98% общей выручки компании, на 21% до 6,1 млрд руб. Около 75% доходов было достигнуто за счет перевозок зерновых и лесных грузов, продукции и лома черных металлов, химических и минеральных удобрений.

Структура перевозок пароход-

ства в 2014 году, в целом, не изменилась, за исключением сокращения экспорта каменного угля, а также импорта генеральных, химических и строительных грузов. Основными грузами Северо-Западного пароходства в 2014 году стали различные виды зерновых — 1,7 млн тонн, черные металлы — 1,1 млн тонн, химические и минеральные удобрения — 1 млн тонн, лесные грузы — 0,5 млн тонн.

Большую часть перевозок — 3,2 млн тонн или 57% — составили экспортные грузы пароходства, оставшись, в целом, на уровне прошлого года. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые и лесные грузы, продукция и лом черных металлов, химические и минеральные удобрения.

Около 32% грузов было обеспечено за счет морских перевозок между иностранными портами, которые осуществляются круглогодично и не зависят от ограничений, связанных с сезонной навигацией на реках. В 2014 году объемы направления сократи-



лись на 19% — до 1,8 млн тонн, в основном, из-за уменьшения перевозок зерна, черных металлов и строительных грузов. Основу перевозок СЗП между иностранными портами составили удобрения, зерновые и лесные грузы, цветные металлы.

За отчетный период объем импорта снизился на 38% — до 0,5 млн тонн, что вызвано прекращением импортных поставок зерновых (ячменя, солода, сои), сокращением грузопотоков строительных и химических грузов в Россию из стран Европы. Падение результатов было частично нивелировано ростом перевозок черных металлов на 35% — до 0,3 млн тонн, осуществлявшихся в порты Каспийского моря из стран Южной Европы. Доля импорта в общем объеме перевозок 2014 года составила 9%.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевоз-

чик 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 55 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 RO-RO баржи класса «река-море» суммарным дедеветом около 300 тыс. тонн. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет свыше 6 млн тонн.

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



Социальный маршрут

Самарское речное пассажирское предприятие (СРПП) осуществляет пассажирские перевозки с использованием амфибийных судов на воздушной подушке. Как сообщил заместитель директора по эксплуатации СРПП Иван Носков, предприятие текущей зимой эксплуатирует 3 судна на пассажирской линии и 2 судна в качестве служебно-разъездных.

Стоимость проезда для пассажиров — 50 рублей. Объем субсидий из бюджета Самарской области составляет 10 млн рублей

Основные направления движения — переправа «Рождество-Самара», а также рейсы на Проран. При хорошей погоде маршрут преодолевается

за несколько минут. Интервал движения составляет 3–5 минут. Основной пассажиропоток приходится на пятницу, субботу и воскресенье.

Пристань в Рождествово была отремонтирована в 2012 году, в результате на ней вместо открытой площадки появился зал ожидания.

Самарская область по объему перевозок речным транспортом занимает первое место среди регионов Приволжского Федерального округа и третье место по Российской Федерации.

Росморречфлот выберет лидера отрасли

Федеральное агентство морского и речного транспорта объявило прием заявок на участие в ежегодном конкурсе Росморречфлота «Лидер отрасли».

Победителей выберут в следующих номинациях: «Лучшая судоходная компания», «Лучшее Федеральное государственное унитарное предприятие», «Лучшая Администрация морского порта», «Лучшая Администрация бассейна внутренних водных путей», «Лучшее учебное заведение Росморречфлота», «Лучшая стивидорная компания» и т.д.

В прошлом году наград удостоились: ФГУ «Администрация морского порта Новороссийск», ФБУ «Администрация «Волго-Балт», ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова», Омский институт водного транспорта (филиал) ФБОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта», ОАО «Порт Коломна», ООО «В.Ф. Танкер», ОАО «Мурманский морской торговый порт», ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод», ООО «Группа ТРАНЗАС», ОАО «Южный речной порт», ООО «Научно — производственное предприятие «ФОРТЭК».

Как проводить перевозки пассажиров на маломерном судне при отсутствии пассажирского свидетельства

Верховный суд 4 февраля 2015 года вынес решение об отмене постановления кассационной инстанции Федерального Арбитражного суда Северо-Западного округа о признании незаконными действий Северо-Западного управления Госморречнадзора по отказу ИП Насперу А.Б. в выдаче лицензии на перевозку пассажиров и обязанности управления внести в перечень судов маломерные суда при отсутствии на них пассажирских свидетельств классификационного общества.

Как сообщил «Водному транспорту» руководитель Северо-Западного управления Госморречнадзора Дмитрий Аглашкин, ИП Наспер А.Б. владеет пассажирским судном, находящимся под наблюдением Российского Речного

Регистра (РРР) и имеет полный комплект разрешительных документов на перевозку пассажиров на данном судне. Однако судовладелец изъявил желание расширить лицензию и включить в нее маломерное судно, которое зарегистрировано в Судовой книге Большого порта Санкт-Петербург, как морское разъездное судно. Следовательно, пассажирское освидетельствование на это маломерное судно требуется получить от Российского морского регистра судоходства (РС), а РС такое освидетельствование не проводит.

Вместе с тем, пассажирское свидетельство на маломерное судно судовладелец мог получить в Российском Речном Регистре (РРР). Для этого судно следовало зарегистрировать в Судовой книге ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

БОЛЕЕ 18 ТЫС. ПАССАЖИРОВ НА КАНАЛЕ

В навигацию 2014 года по российской части Сайменского канала было перевезено более 18,8 тыс. пассажиров. Такие данные были озвучены в ходе встречи уполномоченных Финляндии и России по Сайменскому каналу, сообщает пресс-служба Росморречфлота.

В рамках встречи состоялось подписание протокола о продолжительности навигации на Сайменском канале и подходе фарватере Сайменского канала в 2015 году. В соответствии с протоколом продолжительность навигации определена с 4 апреля 2015 года по 31 декабря 2015 года в любое время суток.

Сайменский канал — судоходный канал на территории Финляндии и России. Канал связывает систему озер Сайма в районе города Лаппеенранта с Финским заливом Балтийского моря у города Выборг (Ленобласть). Длина канала 43 км, здесь расположено несколько шлюзов. Построен в 1845–1856 годах. Реконструирован в 1968 году. Доступен для речных и озерных судов.

МАРШРУТ «ПЛЕС — КИНЕШМА» ОТКРОЕТСЯ В 2015 ГОДУ

В Ивановской области в 2015 году планируется запустить речное сообщение по маршруту Плес — Кинешма с последующим продлением до Костромы. Об этом сообщает пресс-служба правительства региона. Объем финансирования не уточняется.

Переговоры с администрацией Костромской области уже ведутся, отмечается в сообщении. Также продолжается проработка других возможных маршрутов, привлекательных с туристической точки зрения.

Нужен ли Санкт-Петербург новый мост?

В Санкт-Петербурге состоялась презентация предпроектных исследований, связанных с возможным строительством нового моста через Неву. Как сообщил Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, речь идет о возведении переправы в створе Большого Смоленского проспекта, которая должна связать левый берег реки с улицей Коллонтай на правом берегу.

В результате проведенных институтом «Гипрострой-мост Санкт-Петербург» предпроектных работ предложено три варианта устройства переправы через Неву: два варианта моста либо туннель. В качестве наиболее подходящего сотрудники КРТИ выбрали проект разводного шестиполосного моста длиной 483,5 м.

«Этот выбор обусловлен рядом причин. Во-первых, в нескольких километрах южнее располагается неразводной Большой Обуховский (Вантовый) мост, поэтому необходимости строительства новой переправы. Небходимость строительства магистрали с новым мостовым переходом через Неву вызвана низкой пропускной способностью существующих дуговых магистралей, обсуживающих широтные транспортные связи южной планировочной зоны города, а также превышением спроса на передвижение между лево- и правобережной частями южной планировочной зоны города над суммарной

усложнит проект. В-четвертых, высокий вантовый мост может визуально нарушить исторические панорамы Санкт-Петербурга, так как строительство предполагается в относительной близости к центральной части города — в 3 км от площади Александра Невского», — пояснили в комитете.

Как сообщили в пресс-службе вице-губернатора Санкт-Петербурга Марата Оганесяна, жителям города предлагается высказать свою позицию относительно необходимости строительства новой переправы.

«Это перспективный и дорогостоящий проект, реализация которого начнется в том случае, если это позволит экономическая ситуация, если будут определены приемлемые для города механизмы финансирования», — отметил вице-губернатор Санкт-Петербурга Марат Оганесян.

Новый мост, по замыслу проектировщиков, станет частью более длинной магистрали, которая должна будет соединить проспект Стачек и проспект Энергетиков. В рамках этих планов предполагается продлить проспект Энергетиков до улицы Коллонтай (построив также развязку с Ворошилова, Бадаева, Зольной, путепровод через реку Оккер-

виль, путепровод через железную дорогу у «Ладожской», развязку с Заневским), Большой Смоленский предполагается продлить до улицы Салова (с путепроводом через ж/д, развязкой с Софийской улицей), также построить развязку с Витебским проспектом, продлить Благодатную до Стачек с развязкой с ЗСА.

Для сбора информации об общественном мнении Комитет по развитию транспортной инфраструктуры запускает на офи-



циальном сайте опрос на тему: «Нужна ли Санкт-Петербургу новая переправа в створе Большого Смоленского проспекта?». Форма опроса размещена на заглавной странице сайта. Кроме того, Комитет принимает обращения граждан с предложениями и аргументами в пользу того или иного варианта переправы через раздел официального сайта «Форма обратной связи». Сбор предложений и опрос продлится до 15 марта.

Для сбора информации об общественном мнении Комитет по развитию транспортной инфраструктуры запускает на офи-

«Озерная Верфь» представила новый проект

ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) представила новый проект катера 17MJ, сообщает пресс-служба судостроительного предприятия.

Многоцелевой скоростной катер из легкого сплава может быть использован в качестве прогулочного, водолазного, штабного, патрульного, инспекторского, природоохранного и служебно-разъездного судна. Судно предназначено для работы в акватории прибрежной морской зоны, устьях крупных рек и на мелководье в светлое и темное время суток в свободное ото льда время года.

Катер оборудован просторной рубкой-салонем с навигационной системой управления и двумя каютами, где с комфортом могут разместиться: до 12 человек —

в дневное время суток и до 6 человек — ночью.

В рубке-салоне также находится удобный пост управления, оснащенный современной навигационной системой, предназначенной для безопасного управления судном (радиолокационная система, картплоттер, GPS/ГЛОНАСС, погодная станция, лаг, эхолот, авторулевой, тепловизор, магнитный компас и др.).

На судне установлена инновационная система управления водометным движителем — Blue ARROW, которая позволяет выполнять целый комплекс маневров.

Катер укомплектован необ-

ходимым противопожарным оборудованием.

Комфортное пребывание во всех помещениях обеспечивает морская система кондиционирования и отопления (от 0 °С до +35 °С).

На корме предусмотрено спуско-подъемное устройство для тендера с подвесным мотором, которое позволяет оперативно произвести как спуск на воду, так и подъем лодки на борт.

Катер также оснащен спасательным плотом.

Мягкий привальный брус судна обеспечивает безопасную швартовку к причалам и другим судам, а также позволяет малень-



ким лодкам беспрепятственно пришвартовываться к катеру.

Широкие палубные проходы с нанесенным нескользящим покрытием на поверхность палубы, высокий фальшборт и релинги позволяют передвигаться по судну быстро и безопасно.

Строительство ведется под надзором Российского морского регистра судоходства.

Напомним, «Озерная Верфь» заложила киль катера проекта 17MJ 25 ноября 2014 года.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПРЕДПРИЯТИЯ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ГОТОВЫ ПРИНЯТЬ НА РАБОТУ ВЫПУСКНИКОВ УЧРЕЖДЕНИЙ ПРОФОБРАЗОВАНИЯ

Предприятия Калининградской области готовы принять на работу выпускников учреждений профобразования, об этом было заявлено в ходе региональной Ярмарки профессий. В мероприятии принимал участие Прибалтийский судостроительный техникум, готовящий кадры для судостроения. Представители учреждения рассказали посетителям ярмарки об обучении в образовательной организации и перспективах трудоустройства. В частности, школьники узнали о высокой востребованности профессий сварщика, электромонтера, автомеханика, оператора станков с числовым программным управлением.

ВЫБОРГСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ЗАПУСТИЛ НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО

ОАО «Выборгский судостроительный завод» начал самостоятельный выпуск многих изделий. Для этого запущено отдельное производство — Выборгский машиностроительный завод.

На данный момент основная задача нового завода — создание палубных механизмов, изготовление лестничных элементов, электронасыщения для судостроения, а также систем сепарации топливного масла, водогазонепроницаемых крышек, металлических дверей и люков.

Выпущенное на этом предприятии оборудование уже частично используется верфью для строительства ледоколов проекта 21900М. В планах у нового машиностроительного завода — выпуск 250 видов деталей.

НОВЫЙ ГЕНДИРЕКТОР «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ»

На ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь», входящем в государственную Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК), назначен генеральный директор Алексей Селезнев, ранее руководивший астраханским филиалом ОАО «ПС «Звездочка».

Он сменил в кресле руководителя Александра Ушакова, который находился в течение длительного времени под следствием по делу о хищениях на заводе.

ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь» — одно из крупнейших российских судостроительных предприятий. Портфель заказов верфи, строящей в том числе фрегаты и корветы в рамках гособоронзаказа, — около 200 млрд рублей.

ЗАО «БЕЛФРАХТ» ПОСТАВИТ МНОГООБОРОТНЫЕ ОФФШОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ ДЛЯ МЛСП «ПРИРАЗЛОМНАЯ»

ЗАО «Белфракт» поставит многооборотные оффшорные контейнеры для МЛСП «Приразломная». Конструкция оффшорных контейнеров отличается повышенной прочностью и надежностью, что обеспечивает их безопасную перегрузку в море с судна-снабженца на платформу. Все контейнеры производятся в РФ в рамках реализации программы по импортозамещению.

Зеленодольцы представились Казахстану

ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» (предприятие входит в группу компаний ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс») посетили члены делегации Республики Казахстан во главе с министром обороны Имангали Тасмагамбетовым. Визит состоялся в рамках пребывания в Татарстане делегации Казахстана во главе с премьер-министром Каримом Масимовым.

Гости посетили производственные цеха нашего завода, осмотрели строящиеся заказы и ознакомились с работой новейшего оборудо-

вания, установленного в рамках программы технического перевооружения предприятия. Кроме того, члены делегации посетили Учебный центр под-

готовки кадров завода, где им была представлена деятельность предприятия по подготовке и повышению квалификации рабочих основных профессий.

Завод представил свои разработки на специальной выставке-презентации передовых достижений Татарстана, подготовленной крупнейшими промышленными предприятиями республики, Татарстан продемонстрировала перспективы сотрудничества между сторонами. На стенде завода была



представлена продукция по основным направлениям деятельности, а также презентованы технологические возможности предприятия.

Кроме того, генеральный директор ОАО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» Ренат Мистахов принял участие в официальной встрече президента Татарстана Рустама Минниханова с премьер-министром Казахстана Каримом Масимовым, состоявшейся в Казанском Кремле.

ПОСТАВКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В СУДОСТРОЕНИЕ СОКРАТИЛИСЬ

В 2014 году прямые поступления чугуна, стального проката, труб и полуфабрикатов на ведущие судостроительные и ремонтные предприятия России составили 99,8 тыс т. Это на 30,1% меньше соответствующего показателя 2013 г. и самый низкий показатель и за последние 9 лет, отмечает издание MetalToGg, проанализировав поставки железнодорожным транспортом.

На первом месте по закупкам остается ПО «Севмаш» (25,3 тыс. т), несмотря на то, что объемы поставок металлов этому предприятию сократились на 26,4%. У ОАО «Славянский судоремонтный завод» — 11,8 тыс. т (-51,1%). ОАО «Балтийский завод» сократил закупки на 40,6%, до 9,7 тыс. т.

ОАО «Окская судостроительная верфь» довело закупки до 8,7 тыс. т, что, однако, в 2,4 раза выше итогового показателя прошлого года.

В первой пятёрке — ОАО «Находкинский судоремонтный завод» (8,2 тыс. т, -46,7%).

Далее следуют ОАО «Красное Сормово» и ОАО «Выборгский судостроительный завод», которые по итогам 2013 года входили в шестёрку основных потребителей металлов в отрасли. Следует отметить Криворожский судостроительный-судоремонтный завод, который за год более чем в 5 раз нарастил поставки металлов (5,3 тыс. т).

«Белгородская судостроительная верфь» приняла на слиповый ремонт 13 судов

На межнавигационный период 2014–2015 г.г. ООО «Белгородская судостроительная верфь» приняла на слиповый ремонт 13 единиц судов, в том числе, т/х «Бородино», ШС-14, ШС-15, т/х «Путейский-404», «Путейский-41», ЗС «Московский-501, ПК-1, ПК-67, ПК-508, т/х «Поток», т/х «Шторм», Мотозавозня МЗ-18, Катер «Бриз».

Как сообщили на предприятии, на зимний ремонт портфель заказов завода был укомплектован полностью.

Стоит отметить, что в период навигации 2014 года ООО «Белгородская судостроительная верфь» было отремонтировано более 30 судов. Основными заказчиками выступили: ФГУП «Канал имени Москвы», ООО «Порт Кимры», ОАО «Тверской порт», ОАО «Углицкий речной порт» и другие.

По сравнению с 2013 годом объём оказанных услуг увеличился на 20%.

Также в 2014 году было построено и спущено на воду головное судно проекта 19.2509.

ООО «Белгородская судостроительная верфь» — основано в 1939 году как Белгородский судостроительный завод, заложенный в месте впадения реки Хотча в реку Волгу в Кимрском районе Твер-



ской области.

За время своего существования предприятием было отремонтировано более 7000 судов, построено 240 самоходных и не самоходных судов различного назначения, в том числе 86 барж, грузоподъемностью 1000, 3000, 3800, 4500 тонн, 73 сухогрузных теплохода проекта 559Б и Р97, типа «Окский», а также земснаряды пр.Р109, плавкран КПЛ 16/30,

мотозавозни проекта 2510, буксир пр. МИС-1908 для Голландии, а также большой объем изделий судового и прочего машиностроения, в том числе котлов КАУ1,7 и КАУ4,5 3809 штук.

ООО «Белгородская судостроительная верфь», имеет современную производственную базу, что позволяет ей умело сочетать традиции с новейшими технологиями производства.

Перекинуть мост из аудитории

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова состоялось торжественное открытие интерактивной аудитории «Maersk Line».

Аудитория предназначена для проведения совместных мероприятий с участием специалистов компании по подготовке курсантов факультета Международного транспортного менеджмента к работе в компании «Maersk», крупнейшей международной транспортной компании, оперирующей в различных секторах экономики.

С приветственной речью на презентации выступили: ректор Государственного университета морского и речного флота име-

ни адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников, полномочный посол Дании в России Томас Винклер, генеральный директор ООО «Маерск» Том Хюльделунд, начальник отдела продаж Андрас Жолт Катона и представители крупнейших логистических компаний северо-западного региона России.

В рамках презентации и открытия аудитории прошел международный телемост с представителями компании «Маерск» в Китае, в котором приняли уча-



стие курсанты Государственного университета морского и речного

флота имени адмирала С. О. Макарова и почетные гости.

Водная академия стала университетом

Распоряжением Росморречфлота об изменении названия ФГБОУ ВО «ВГУВТ».

Водная академия в Нижнем Новгороде переименована в «Волжский государственный университет водного транспорта» (сокращенно ФГБОУ ВО «ВГУВТ»).

Соответственно изменились и названия филиалов университета в городах Астрахани, Перми, Самаре и Казани. Завершена процедура государственной регистрации изменений в устав.

Морской УТЦ подвел итоги работы в 2014 году



Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова подвел предварительные итоги работы в 2014 году. За истекший год в Морском учебно-тренажерном центре прошли обучение 12 952 человека, сообщила пресс-служба центра.

Из общего числа слушателей центра 2824 человека составили курсанты и студенты Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Центр осуществляет организацию и проведение обучения курсантов и студентов в рамках высшего и среднего профессионального образования как перед первой плавательской практикой, так и перед выпуском и дипломированием.

Морской УТЦ является одним из бюджетообразующих подразделений ВУЗа. Общий объем внебюджетных поступлений на счета университета от деятельности центра за год превысил на 16% доходы 2013 г., показав существенный рост, несмотря на сложные экономические условия и перемещение тренажерного комплекса в связи с реконструкцией учебного городка на Охте.

В 2014 г. было получено возобновляющее свидетельство на право подготовки членов экипажей морских судов, оснащенных системами динамического позиционирования (СДП). Аудит проводился экспертами The Nautical Institute (Великобритания), неоспоримым законодателем мод в области разработки и внедрения стандартов обучения по СДП. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова уже более 7 лет является единственным в России учебным заведением, имеющим международно-аккредитованную структуру для подготовки операторов систем динамического позиционирования, что актуально для работы компаний-участников рынка морского оффшора. Одновременно центр прошел проверку и продлил действие свидетельства Росморречфлота на право проведения тренажерной подготовки судоводителей, радиоспециалистов и операторов СУДС.

В течение прошедшего года центр продолжал расширять географию обучения. В 2014 г.

в «Макаровке» прошли подготовку 11 инструкторов тренажерных центров судоводителей и радиоспециалистов Финляндии. Курс тренажерной подготовки к плаванию во льдах прошли специалисты Кореи, Индии, Украины, Хорватии, Финляндии и Российской Федерации. Первые группы индонезийских слушателей прошли обучение в «Макаровке» по программам «Организация ходовой и навигационной вахты», «Использование САРП», «Подготовка операторов ГМССБ», «Начальная подготовка», «Способы выживания экипажа в холодном климате». Заказчиком по этому контракту стала вновь созданная в стране Служба береговой охраны Индонезии Bakamla. Подготовку и повышение квалификации в качестве преподавателей прошли также многие специалисты отрасли на проведенных совместно с ФБУ «Служба морской безопасности» и ФГУП «Морсвязьспутник» актуализированных курсах.

В составе университета МУТЦ успешно прошел два аудита Росийского морского регистра судоходства по проверке соответствия системы стандартов качества подготовки моряков международным и национальным требованиям.

В 2014 г. «Макаровка» выиграла крупный конкурс на обучение сотрудников морской стационарной ледостойкой платформы «Приразломная» по программам «Эвакуация персонала с морских объектов с использованием эвакуационного рукава» и «Базовая подготовка по вопросам безопасности и аварийным процедурам для работы на шельфе» (Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training — BOSIET). Морской учебно-тренажерный центр впервые начинает подготовку по этим программам в первом квартале 2015 г., причем ожидается, что в общей сложности обучение пройдут 490 морских специалистов и береговых сотрудников заказчика.

В апреле прошлого года университетом была открыта вторая площадка Морского учебно-тренажерного центра в главном здании на ул. Двинская.

В настоящее время центр ведет обучение с использованием более 40 наименований специализированных тренажеров на двух площадках в Санкт-Петербурге, а также в Мурманске и Архангельске. Учебный центр по выживанию на море является крупнейшим и самым современным в России для подготовки курсантов и переподготовки членов экипажей морских судов, а также обучения персонала для освоения морских нефтегазовых месторождений.

Отдельное внимание в 2014 г. в центре обращается на развитие научно-исследовательской деятельности. Эти работы проводятся с использованием кадровых и тренажерных ресурсов как самого университета, так и в целом морского кластера Санкт-Петербурга, в котором сосредоточен значительный научно-технический потенциал. В частности, сотрудниками центра совместно с экспертами факультета навигации и связи, специалистами лоцманских организаций и научно-исследовательских институтов проведено моделирование заходов балкеров длиной 260 метров в порт Высоцк в восточной части Финского залива. На основании этой работы Минтрансом России внесены изменения в обязательные постановления по безопасности плавания в порт Высоцк, позволяющие такие заходы и определяющие ограничения исходя из целей обеспечения безопасности мореплавания. Центр осуществил также моделирование заходов контейнеровозов компании Mediterranean shipping company (MSC) длиной до 300 метров в Угольную гавань порта Санкт-Петербург. Суда таких размеров никогда ранее не заходили в порт. После того,

как сотрудники выполнили работу по моделированию заходов танкеров дедвейтом 100 тысяч тонн к причалам петербургского нефтяного терминала, возможны внесения изменений в обязательные постановления и правила плавания в порту «Большой порт Санкт-Петербург». Центр принимал участие в проработке вопросов буксирного обеспечения паромных переправ в портах Крым и Кавказ.

Совместно с Арктическим факультетом университета разработаны квалификационные стандарты и тренинговые матрицы для ОАО «Газпром» в целях формирования корпоративного стандарта квалификации членов экипажей объектов морского континентального шельфа. Эта работа продолжится и в 2015 г.

Совместно с «Крыловским государственным научным центром» проводятся работы по моделированию захода нефтяных танкеров в проектируемый Новый порт в российской Арктике.

Общий объем указанных и иных выполненных коллективом центра работ составил около 10 миллионов рублей.

Впервые разработаны учебно-методические комплексы по программам дополнительного профессионального образования членов экипажей морских судов, а также в сотрудничестве с отделом совершенствования и качества образования значительно актуализирована нормативная база МУТЦ по поддержке и развитию СМК.

В части развития материально-технической базы подготовки подписаны контракты на модернизацию тренажера систем управления движением судов (СУДС) и на приобретение нового грузобалластного тренажера для подготовки экипажей нефтяных танкеров, химовозов и газовозов LPG. Модернизация тренажера СУДС явилась оперативной реакцией университета на решения совещания начальников СУДС ФГУП «Росморпорт» по совершенствованию системы подготовки операторов и инженеров береговых систем безопасности мореплавания.

Особое внимание было уделе-

но повышению квалификации преподавателей: организованы курсы повышения квалификации как по профессиональной направленности, так и по поддержанию СМК. Ряд инструкторов прошли стажировку в море, два инструктора прошли обучение в учебном центре компании «Лукойл», три — в Морской академии Wartsash (Великобритания) и еще два — в Международном морском университете ИМО.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова получил Свидетельство на товарный знак Морского учебно-тренажерного центра, в соответствии с которым этот товарный знак зарегистрирован в Государственном реестре товарных знаков обслуживания Российской Федерации.

Подводя итоги года, Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова по традиции выбрал «Преподавателя года — 2014». Им стал инструктор навигационного направления капитан Валерий Михайлович Троянский. Напомним, что эта номинация подчеркивает особые заслуги номинанта в сфере обучения и повышения квалификации слушателей в Морском учебно-тренажерном центре, а также означает высокую оценку проделанной преподавателем работы в течение предшествующего года. В. М. Троянский был отмечен званием «Преподаватель года» за разработку учебно-методического комплекса программы по курсу «Электронная картографическая навигационная система ЭКНИС (ECDIS — Electronic Chart Display and Information System), а также новых для МУТЦ курсов подготовки членов экипажей пассажирских судов и пассажирских судов типа Ро-Ро. После аварии с Costa Concordia подготовка экипажей пассажирских судов находится под особым контролем ИМО, что приводит к актуализации конвенционных положений и содержания программ, требований к квалификации моряков, работающих на этих типах судов.



Пароходство прибавило грузов



Азово-Донское пароходство по итогам 2014 года увеличило объем перевалки грузов на 6%. Об этом сообщила пресс-служба транспортной группы.

Стивидорные компании Азово-Донского пароходства по итогам 12 месяцев 2014 года обеспечили перевалку 4 млн 59 тыс. тонн грузов, что на 6% превышает аналогичный показатель 2013 года. В номенклатуре грузов преобладали сера (32%), строительные материалы

(27%) и уголь (18%).

Наибольший рост в 2014 году отмечен на перевалочном комплексе ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК) на рейде порта Кавказ, где объем перевалки вырос на 109% по сравнению с 2013 годом — до 1 млн 108 тыс. тонн грузов.

Морскими и речными судами Азово-Донского пароходства в 2014 году перевезено 4 млн 824 тыс. тонн грузов, что соответствует показателю 2013 года. В объеме перевезенных грузов преобладали строительные материалы (30%), зерновые (23%), сера (15%), уголь (12%), металлы (7%) и удобрения (7%).

Напомним, маршруты движения флота Азово-Донского пароходства проходят через российские порты Ростов-на-Дону,

Усть-Донецк, Астрахань, Кавказ, а также морские порты Турции, Греции, Ливана, Сирии, Египта, Израиля.

Азово-Донское пароходство — транспортная группа, создана в 2003 году. Объединяет более 20 предприятий водного транспорта, среди которых судоходные, стивидорные (Ростовский универсальный порт, Усть-Донецкий порт), логистические и девелоперские компании. Под управлением АДП работают

73 единицы судов «река-море» плавания дедвейтом до 7000 тонн каждое, 100 единиц речных судов дедвейтом до 3000 тонн. Компания осуществляет перевозки зерновых грузов, угля, минеральных удобрений, строительных материалов, контейнеров и генеральных грузов. Стивидорные компании группы осуществляют перевалку на терминалах Ростова-на-Дону, Ростовской области и Краснодарского края.

Разнонаправленная динамика

Морской порт Таганрог в январе 2015 года показал рост как грузооборота, так и судооборота. В Азове и Ростове-на-Дону, напротив, наблюдалось снижение показателей.

Морской порт Ростов-на-Дону в январе 2015 года обработал 572 тыс. тонн грузов, что на 2,5% ниже соответствующего показателя января прошлого года. При этом погрузка осталась практически на уровне 2014 года (+0,8%) и составила 538 тыс. тонн грузов. Выгрузка сократилась на 34,6%, до 34 тыс. тонн грузов. Транзита за отчетный период текущего года, как и год назад, не было.

Как сообщили в службе капитана порта Ростов, номенклатура грузов была представлена нефтью и нефтепродуктами (32,6%), зерновым навалом (27,5%), незерновым навалом (10,1%), углем и коксом навалом (8,6%), металлоломом (8,3%), пищевым наливом (6,4%) и генеральными грузами (4,6%).

Судооборот порта также снизился. Администрация морского порта Ростов-на-Дону оформила 152 прихода и 138 отходов судов в январе 2015 года против 165

приходов и 147 отходов судов годом ранее.

«В январе 2015 года статистика морского порта Ростов-на-Дону демонстрирует рост экспорта товаров на 0,8%. При этом наблюдается уменьшение общего грузооборота на 2,5% и числа судозаходов на 6% по сравнению с январем 2014 года», — отметили и.о. капитана порта Ростов Александр Богданов.

Общий грузооборот морского порта Азов в январе 2015 года сократился на 12,3% и составил 313 тыс. тонн различных грузов. Снижение отмечено по всем показателям: экспорт уменьшился на 11,5%, до 301 тыс. тонн, импорт — на 14,3%, до 12 тыс. тонн грузов. Транзита в отчетный период практически не было — всего 0,5 тыс. тонн. Впрочем, в январе 2014 года объем транзита тоже был небольшой (3 тыс. тонн грузов).

По словам капитана порта Владимира Брагина, в номенклатуре обрабатываемых грузов преоб-

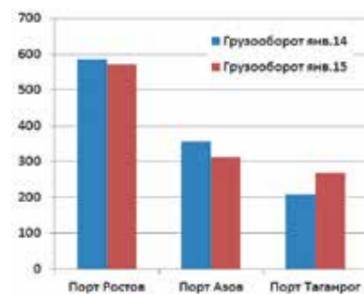
ладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Судооборот морского порта Азов также продемонстрировал отрицательную динамику. Служба капитана порта зарегистрировала 101 приход и 84 отхода судов в январе 2015 года. За аналогичный период 2014 года было 111 приходов и 106 отходов судов.

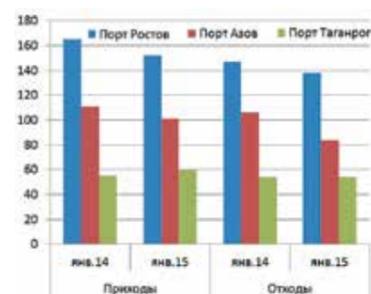
«Незначительное уменьшение грузооборота и судооборота в январе 2015 года обусловлено снижением перевалки грузов на экспорт», — пояснил Владимир Брагин.

Таганрогский морской транспортный узел в январе 2015 года обработал 269 тыс. тонн различных грузов, что на 28,7% превышает аналогичный показатель прошлого года. Администрация морского порта за отчетный период текущего года зарегистрировала 60 приходов и 54 отхода судов против 55 приходов и 54 отходов в январе 2014 года.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ



**С Днем защитника Отечества!
Дорогие мужчины!**

Этот праздник напоминает миллионам россиян о гражданском долге и высоком мужском предназначении сохранять мир и согласие в обществе и на земле. Ведь настоящие мужчины проявляют себя не только на поле боя, но и в повседневной жизни: каждый день вы заботитесь о своей семье и выполняете свой профессиональный долг.

От всей души желаем вам доброго здоровья, огромного счастья, созидательного труда и удачи во всех начинаниях! Пусть ваша жизнь будет наполнена яркими событиями, успехами и достижениями, а сердце согрето вниманием, любовью и заботой родных и близких!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон».



Порт ждет вливаний

Сроки реализации проекта создания мультимодального транспортно-логистического узла (МТЛУ) «Ростовский универсальный порт» могут быть скорректированы в связи с задержкой поступления федеральных средств, однако он остается значимым для Ростовской области.

Об этом журналистам заявил губернатор Ростовской области Василий Голубев, отвечая на вопрос корреспондента газеты «Водный транспорт».

Василий Голубев отметил, что недавно он обсуждал вопрос строительства МТЛУ «Ростовский универсальный порт» на рабочей встрече с министром транспорта

России Максимом Соколовым.

По словам губернатора Ростовской области, хотя в настоящее время запланированное финансирование из федерального бюджета не возобновлено, проект Ростовского универсального порта остается значимым для региона и будет реализован.

Губернатор напомнил, что проект предполагает как финан-



сирование из федерального бюджета, так и частные инвестиции. Реализован проект будет при выполнении обеими сторонами своих финансовых обязательств.

Напомним, реализация проекта мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» предусматривает строительство на земельном участке площадью до 400 га в промышленно-портовой зоне «Заречная» 25 грузовых причальных комплексов общей мощностью 16 млн тонн в год, в том числе контейнерного, угольного

и зернового терминалов, индустриального и логистического парков. Общая стоимость проекта составляет 24,3 млрд рублей, в том числе 6,4 млрд рублей из федерального бюджета, 1,2 млрд рублей из областного бюджета, а также 16,7 млрд рублей частных инвестиций. Проект включен в Перечень приоритетных инвестиционных проектов Южного федерального округа, региональную Программу «100 губернаторских инвестиционных проектов» и ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».



Лучшие в профессии

ОАО «Донречфлот» определило лучших капитанов и старших механиков на судах внутреннего и заграничного плавания по итогам работы в 2014 году.

Лучшими капитанами на судах заграничного плавания в 2014 году признаны Николай Миронычев (т/х «Танаис») и Александр Васенев (т/х «Валерий Коков»). Лучшим старшим механиком стал Александр Мусорин (т/х «Сибирский-2112»).

На судах внутреннего плавания звания «Лучший капитан» удостоились Василий Корбак («Волго-Дон 5011»), Василий Литовченко («Волго-Дон 238») и Антон Златков («ОТА-876»). Лучшими старше-мехами признаны Олег Матвеев («Волго-Дон 5017») и Райс Низаметдинов («ОТА-1506»).

Кроме того, на реке традиционно выбирают лучший экипаж по итогам работы в прошлом году. В 2014 году наиболее эффективно отработали команды теплоходов «В. Успенский» и «ОТА-931».

«Добросовестный труд и персональный вклад работников флота в общие результаты ОАО «Донречфлот» отмечаются не только присвоением почетных званий, но и выплатой денежной премии», — отметил директор по персоналу ДРФ Вячеслав Ширококов.

Системная работа на результат

ОАО «Донречфлот» приняло на штатную и нештатную практику в 2014 году 136 курсантов. Об успешном опыте сотрудничества с профильными учебными заведениями и технологиях привлечения молодых специалистов корреспонденту «Водного транспорта» рассказал директор по персоналу ДРФ Вячеслав Ширококов.

«В 2014 году на судах внутреннего и заграничного плавания компании штатную/нештатную практику прошли 136 курсантов из профильных учебных заведений. Эта достаточно внушительная цифра — во многом результат активной работы кадровой дирекции», — рассказал Вячеслав Ширококов.

Судоходная компания традиционно работает с региональными учебными заведениями: Морским и Водным колледжами, входящими в состав Института водного транспорта им. Г. Я. Седова, Ростовским-на-Дону колледжем водного транспорта. «В прошлом году мы расширили географию сотрудничества», — отметил директор по персоналу ДРФ. В частности, компания

в 2014 году заключила договоры с четырьмя учебными заведениями: Крымским филиалом ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова (г. Севастополь), Профессиональным училищем № 28 им. адмирала Н. Д. Сергеева (г. Волгоград), Нижегородским речным училищем имени И. П. Кулибина (филиалом Волжского государственного университета водного транспорта) и Ейским филиалом Астраханского государственного технического университета.

«Донречфлот целенаправленно расширяет базу учебных заведений для сотрудничества. Сейчас не то время, когда мы могли бы сотрудничать с единственным учебным заведением, чтобы полностью утолить кадровый голод. Конкуренция за кадры на рынке

очень высокая, поэтому мы расширяем договорную базу как со средними профессиональными, так и с высшими учебными заведениями», — пояснил Ширококов.

Совершенно новым регионом для привлечения флотских кадров стал Крым. Представители ОАО «Донречфлот» в 2014 году посетили Крымский филиал Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, находящийся в Севастополе, и заключили с ним договор о сотрудничестве.

«В 2015 году к нам из Севастополя приедут 25 курсантов, соответствующие договоры уже подписаны. На судах заграничного плавания штатную практику пройдут 15 человек и 10 — нештатную, — уточнил Вячеслав Ширококов. — Для нас это совершенно новое направление работы. Прежде мы не работали на Крымском полуострове, поскольку наш флот работает под российским флагом, принимать на практику курсантов с украинским гражданством было проблематично. Сегодня курсанты получили российское гражданство и настроены на работу в российских компаниях».

Одновременно ОАО «Донречфлот» укрепляет уже налаженные связи, в частности с Волжским государственным университетом водного транспорта (г. Нижний Новгород). «История сотрудничества с этим учебным заведением очень тесная еще с советских времен. Сегодня более 60% командного состава на судах нашей компании и часть сотрудников береговых служб — это выпускники Волжской академии (ныне она носит имя университета) разных лет. Наше сотрудничество, что называется, проверено временем.

И сегодня мы продолжаем плотно работать с данным учебным заведением. Так, в конце января наша компания приняла участие в собрании по содействию трудоустройству выпускников Волжского университета», — рассказал директор по персоналу ДРФ.

По словам Ширококова, такой формат работы очень удобен как для выпускников, так и для судоходных компаний, поскольку происходит распределение молодых кадров в условиях чистой конкуренции. ОАО «Донречфлот» участвует в этом мероприятии уже пять лет. «В этом году интерес к компании проявили 12 выпускников, мы ждем их на работу», — добавил собеседник «Водного транспорта».

Показателем эффективности взаимодействия с Волжским отраслевым вузом стал и тот факт, что в 2014 году впервые шесть курсантов учебного заведения пришли на штатную практику на суда внутреннего плавания. «Ребята зарекомендовали себя с лучшей стороны, у них высокий уровень подготовки. Надо отметить, что курсанты изъявили желание работать в нашей компании уже в командных должностях на речном флоте после окончания обучения», — подчеркнул Ширококов.

Высокий количественный показатель привлечения курсантов на практику во многом результат лояльной кадровой политики компании. Один из ее механизмов — ученический договор. При его заключении Донречфлот помогает курсанту получить необходимые рабочие документы, оплачивает связанные с этим расходы, а курсант обязуется отработать определенный срок на судах компании.



Нововведением стало материальное стимулирование. С 1 января 2015 года на внутреннем флоте введен курсантский бонус. При работе в штатной должности молодому специалисту помимо заработной платы ежемесячно начисляется курсантский бонус, который выплачивается по окончании навигации при условии работы без дисциплинарных замечаний.

Вячеслав Ширококов пояснил цель введения нового бонуса: «Эта программа нацелена привлечь курсантов для прохождения практики, стимулировать их отработать навигацию до самого конца и в целом повысить качество работы».

В 2015 году ОАО «Донречфлот» намерено привлечь на штатную и нештатную практику не меньше курсантов, чем в прошлом году. В судоходной компании убеждены, что только активная позиция службы персонала, постоянное тесное взаимодействие с профильными учебными заведениями и привлекательные условия работы обеспечат системное обновление кадрового состава на флоте. Но расслабляться нельзя ни на минуту... Конкуренция на рынке слишком высока.



Безопасность на контроле

ОАО «Донречфлот» на 21% улучшило показатели по итогам проверок портового контроля в 2014 году. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор по безопасности судоходства ДРФ Владимир Калашников.

Дирекция по безопасности судоходства Донречфлота провела сравнительный анализ результатов инспекций Port State Control и Flag State Control в 2014 году в динамике к 2013 году.

«Суда компании на 21% снизили количество замечаний на одну проверку, — отметил Владимир Калашников. — Менее пяти замечаний за одну проверку получило 50% флота заграничного плавання ОАО «Донречфлот».

Лидерами с минимальным количеством выставленных замечаний по итогам проверок портконтроля стали теплоходы «Танаис», «Коноша», «Сибирский 2112», «Хиламая» и «Волго-Дон 235». Повышение уровня обеспечения безопасности на этих судах, по словам Владимира Калашникова, во многом заслуга командного состава и особенно капитанов.

«В списке капитанов лидерами по минимальному количеству замечаний за одну проверку являются Н. С. Мироничев, М. Н. Устинов, С. Н. Рожков, Ю. И. Гавриш. Кроме того, до пяти замечаний на одну проверку по итогам 2014 года имеют еще 18 капитанов», — сообщил Калашников. Он отметил, что наиболее значительное сокращение количества замечаний в 2014



году в динамике к 2013 году произошло на судах «Танаис» (с 3,2 до 0,2), «Хиламая» (с 14,2 до 3,4) и «Волго-Дон 235» (с 9,7 до 3,8).

«В 2015 году руководство поставило задачу еще на 20% сократить число замечаний по итогам проверок. Будем над этим работать», — добавил директор по безопасности судоходства ДРФ.

ОАО «Донречфлот» — крупнейшая судоходная компания на юге России, оператор внутреннего флота и судов «река-море» плавания транспортной группы «Азово-Донское пароходство». Основные грузопотоки флота «река-море» плавания проходят через морские порты Европы, Ближнего Востока, Северной Африки, Каспия.



Лед тронулся

Ледокольная проводка 46 караванов судов обеспечена в порты Азов, Ростов-на-Дону и Таганрог в январе 2015 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в АМП Азовского моря.

На вход в порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог было проведено 300 единиц флота в составе 22 караванов, на выход — 256 судов в составе 24 караванов.

Отметим, что со второй декады декабря в связи с преобладанием положительных температур и ветрами западных секторов лед на акватории Азовского моря полностью разрушился. Временное улучшение погоды позволило снять ограничения для судов в ледовом плавании. Конец декабря 2014 года и первая декада января 2015 года, напротив, характеризовались понижением температур и активным льдообразованием. С 00.00 мск 6 января в порту Таганрог и с 12.00 мск 6 января в портах Ростов-на-Дону и Азов ограничения плавания судов

ледового класса не ниже Ice-1 распоряжениями капитанов портов вновь вступили в силу.

Напомним, в зимнюю навигацию 2014–2015 годов ледокольную проводку караванов судов на подходах к морским портам Таганрог, Ростов-на-Дону и Азов осуществляют ледоколы «Капитан

Демидов», «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов». В акватории порта Таганрог работает буксир-ледокол «Кама», в акватории порта Азов — буксир-ледокол «Капитан Харчиков». Многофункциональное судно «Фанатория» обслуживает акваторию порта Ростов-на-Дону.



Спасение в море

Ледокол «Капитан Крутов» принял участие в спасательной операции по оказанию экстренной медицинской помощи члену экипажа теплохода «Омский-6». Об этом сообщила пресс-служба «Росморпорта».

Ледокол «Капитан Крутов» Ейского управления Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» 26 января 2015 года принял участие в спасательной операции по оказанию экстренной медицинской помощи члену экипажа сухогруза «Омский-6».

В диспетчерскую Ейского управления Азово-Черноморского бассейнового филиала от капитана морского порта Ейск поступило сообщение, что на борту теплохода находится член экипажа, которому требуется медицинская помощь.

Диспетчер оперативно вызвал бригаду скорой медицинской помощи, ледокол «Капитан Крутов» принял ее на борт и выдвинулся к месту нахождения теплохода «Омский-6».

По прибытии ледокола в район косы Долгой, где находился сухогруз, больного транспортировали



на борт ледокола, где бригада медиков оказала ему первую медицинскую помощь.

«Ледокол «Капитан Крутов» спустя менее чем три часа с начала спасательной операции

доставил больного в морской порт Ейск, откуда его на машине скорой медицинской помощи доставили в городскую больницу для продолжения лечения», — уточняется в сообщении.

«Краснодар» на очереди

Подлодку «Краснодар» проекта «Варшавянка» для Черноморского флота спустят на воду в апреле. Об этом сообщило РИА «Новости» со ссылкой на источник в кораблестроительной отрасли.

Дизель-электрическую подводную лодку «Краснодар», четвертую в серии проекта 636.3 для Черноморского флота, планируется спустить на воду на «Адмиралтейских верфях» в Санкт-Петербурге в апреле. По данным информационного агентства, передача третьей подлодки «Старый Оскол» ВМФ России запланирована на июнь.

До 2016 года, по плану главного командования ВМФ, должны быть построены шесть подводных лодок проекта 636.3. Все они

войдут в состав подводных сил Черноморского флота.

Все шесть кораблей этой серии, строящейся на ОАО «Адмиралтейские верфи», названы в честь городов, носящих почетное звание «Город воинской славы». Первая лодка серии — «Новороссийск» — была передана Военно-Морскому флоту России 22 августа 2014 года, вторая — «Ростов-на-Дону» — в конце декабря. Спуск на воду третьего заказа — «Старый Оскол» — состоялся 28 августа 2014 года. Четвертый корабль серии — «Краснодар» —

был заложен в феврале, а 30 октября заложили две завершающие серии подводные лодки «Великий Новгород» и «Колпино». Строительство всей серии идет в соответствии с контрактными обязательствами.

Подлодки проекта «Варшавянка» относятся к третьему поколению, имеют полное водоизмещение 3,1 тыс. тонн, скорость 20 узлов, глубину погружения 300 м, экипаж 52 человека. На их вооружении находятся торпеды калибра 533 мм (шесть аппаратов), мины, ударный ракетный

комплекс «Калибр». Они могут обнаружить цель на дистанции, в три-четыре раза превышающей ту, на которой их может

обнаружить противник. За свою скрытность лодки этого проекта получили в НАТО название «черная дыра».





60 лет на службе

Учебно-тренажерное судно Института водного транспорта им. Г. Я. Седова в 2015 году отмечает 60-летний юбилей. Несмотря на весьма преклонный возраст, сегодня корабль продолжает служить на благо российского флота: в Ростовской области он является уникальной базой подготовки курсантов и переподготовки уже опытных моряков.

Корабль «УТС-519», при- швартованный на набережной донской столицы, для многих ростовчан является символом флотской славы города. В народе его ласково называют ростовской «Авророй». И такое сравнение неслучайно: у учебного судна Института водного транспорта им. Седова славно военное прошлое.

Морской тральщик проекта 254 был самым массовым в мире. Тактико-техническое задание на проектирование первого послевоенного тральщика было выдано в 1946 году. Проект предусматривал освоение нового поточно-позиционного метода сборки корпуса из насыщенных секций и блоков с применением сварки, что было новшеством в отечественном кораблестроении. Суда строили крупной серией на Средне-Невском ССЗ в Ленинграде и в Керчи на ССЗ «Залив». Головной морской тральщик проекта 254 был сдан флоту в 1948 году в Ленинграде, всего до начала 60-х годов двадцатого века по этому проекту было построено 295 судов.

Тральщик «Т-820» был заложен в Керчи на ССЗ № 532 в декабре 1954 года и спущен на воду 28 апреля 1955 года. В состав Черноморского флота корабль вошел в июле 1955 года. Позднее, в 1959 году, судно было переоборудовано по проекту 258 в корабль воздушного наблюдения. Будучи эскадренным тральщиком, он принимал участие в боевых действиях во время военных конфликтов стран Восточного Средиземноморья, а также обеспечивал безопасность мирного судоходства в Суэцком канале.

Разоружился корабль в 1981 году и, пройдя переоборудование на судостроительном заводе в Феодосии, стал учебно-тренировочным судном «УТС-519». Ему были поручены новые задачи — учить экипажи боевых кораблей Черноморского флота борьбе за живучесть и готовить военных водолазов. И он с успехом справлялся со своими обязанностями 17 лет, до 1998 года.

Хотя зачастую списанные военные корабли утилизируют, «УТС-519» ждала другая судьба.

Ему посчастливилось получить вторую жизнь на службе гражданскому флоту. В ноябре 1998 года судно было передано Азово-Донскому государственному бассейновому управлению водных путей и судоходства. После ремонта и переоборудования корабль вновь стал учить моряков, в том числе курсантов Ростовского речного училища. Позднее, в 2009 году, приказом Росморречфлота «УТС-519» было передано Институту водного транспорта им. Г. Я. Седова.



Капитан учебного судна Виталий Валериевич Кузнецов трудится на корабле уже 10 лет. Сам он, тоже выпускник «седовки», успел поработать на флоте на Дальнем Востоке, а в 2005 году с семьей вернулся в Ростов-на-Дону и заступил на службу на «УТС-519».

Экипаж корабля совсем небольшой: помимо капитана — механик, боцман, моторист, электрик. «Рядовой состав помогает в обеспечении учебного процесса, а в самом учебном процессе не участвует. Проводят занятия или прибывающие преподаватели нашего института, или командный состав учебного судна», — рассказывает Виталий Кузнецов.

По его словам, с созданием в Ростове-на-Дону объединенного профильного вуза — Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — работы у «УТС-519» заметно прибавилось. Обучение на корабле проходят курсанты и студенты всех подразделений вуза: Водного и Морского колледжей, факультета инженеров морского транспорта. Кроме того, на борту учатся курсанты Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта. И конечно, проходят курсы переподготовки уже опытные моряки: полученные по окончании обучения сертификаты им нужны для продления рабочих дипломов, повышения категории и квалификации, так что спрос на образовательные услуги стабильно высокий. Судно является уникальным тренажером не только в региональном масштабе: на

обучение в Ростов-на-Дону приезжают моряки из Омска, Брянска, Курска, украинских городов...

Учебно-материальная база центра позволяет моделировать и отрабатывать действия в различных аварийных ситуациях, которые могут произойти на судне: пожары в различных частях, взрывы, пробоины в корпусе, физические поражения людей при авариях. «Конечно, лучше, чтобы ничего подобного на борту не происходило, но в критической ситуации моряки должны знать, как правильно себя вести, чтобы минимизировать риски, сохранить жизни людей, обеспечить живучесть судна и сохранность груза. Наша задача — не только рассказать, как предотвратить ЧС, но и на практике отработать методы ее устранения», — поясняет Виталий Кузнецов.

Учебно-тренажерное судно представляет собой комплекс тренажеров по борьбе за живучесть судна и выживание на море. Деятельность УТС основана на положении глав V и VI Международной конвенции ПДНВ-78 с поправками. Материально-техническая база корабля позволяет осуществлять подготовку по различным программам: «Начальная подготовка по безопасности», «Подготовка специалиста по спасательным шлюпкам, спасательным плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками», «Подготовка к борьбе с пожаром по расширенной программе», «Подготовка по оказанию первой медицинской помощи» и т.д.

Для реализации образовательных программ на УТС есть два учебных класса, тренажер для борьбы с затоплением, дымовой лабиринт, огневая камера, медицинский класс первой помощи, тренажер использования индивидуальных и коллективных спасательных средств. «Все тренажерные комплексы оснащены действующим оборудованием и необходимым снабжением, что позволяет проводить тренировки с курсантами и экипажами судов в условиях, максимально приближенных к реальным аварийным ситуациям», — подчеркивает капитан Кузнецов.



Например, в отсеке борьбы с пожаром поджигаются имитаторы, курсанты в составе аварийных групп прибывают на место сбора, экипируются, производят боевую проверку дыхательных аппаратов, направляются в район аварийного помещения, по всем правилам открывают дверь, входят, осматривают район пожара и начинают действовать, используя такие средства пожаротушения, как различные типы огнетушителей, пеногенераторы, пожарные рукава и стволы.

Отсек борьбы за непотопляемость позволяет имитировать поступление воды в различные отсеки судна, в том числе днищевые и бортовые пробоины, повреждение трубопровода и т.д.

В дымовом лабиринте группе дается задание в условиях ограниченной видимости найти и спасти пострадавшего. Усложняет задачу система съемных перегородок меняющейся конфигурации, которая имитирует обрушение конструкции при пожаре.

Оборудование учебного судна позволяет отработать способы личного выживания с использованием индивидуальных средств спасения (спасательных кругов, жилетов, термостюмов) и коллективного средства спасения — спасательного плота. «Ребята надевают жилеты, гидротермостюмы, по правилам производят прыжок в воду, отрабатывают передвижение в воде, посадку на плот из воды, а также по штормтрапу, приводят плот в рабочее состояние, когда он оказывается перевернутым...» — объясняет Виталий Валериевич.

Учения по спасению человеческой жизни проводятся и на акватории по согласованию с портовыми властями: за борт выбрасывается имитатор тела человека, далее спускается дежурная шлюпка и происходит спасение условного пострадавшего, группа поднимает его на борт и проводит реанимационные мероприятия.

Медицинский класс оборудован всем необходимым для оказания первой помощи, проведения реанимационных мероприятий,

есть специальные тренажеры для проведения искусственного дыхания и даже приема родов. По словам Кузнецова, эти навыки особенно важны сегодня для командного состава, поскольку на теплоходах больше нет судовых врачей.

Для курсантов попасть на борт «УТС-519» всегда приключение! «Вы же понимаете, многие курсанты — второкурсники — приехали из глубинки, на борту еще не бывали, осваивают судоводительскую или судомеханическую специальность только в теории. И наш корабль оказывается первым, на который они ступили, где увидели механизмы, машинное отделение, отсеки... После рутины лекционных классов к нам на борт они приходят с энтузиазмом, глаза горят! — делится капитан Кузнецов. — Бывает, правда, и успокаивать приходится, а то они себя ведут так, как будто оказались в парке аттракционов, а не на занятиях».

Судно находится на плаву, хотя и не на ходу. «Своих движителей у нас нет, — признается Виталий Валериевич. — Но вся начинка-то настоящая: трапы, люки, горловины... В машинном отделении есть два дизель-генератора, пожарные насосы, компрессоры... Все как полагается».

Звание ростовской «Авроры» ко многому обязывает: «УТС-519» всегда должно быть чистым, выкрашенным, чтобы украшать донскую набережную. Содержать судно в порядке помогают курсанты Института водного транспорта, заступающие в наряды.

За техническим состоянием корабля тоже следят: так, раз в пять лет согласно требованиям Российского речного регистра он проходит доковый ремонт. Следующий запланирован совсем скоро — в июне 2015 года.

Так что этим летом ненадолго ростовская набережная останется без своего фирменного морского атрибута. Но он непременно вернется на свое место, чтобы служить верой и правдой новым поколениям моряков и речников!



70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Все для Победы!

новке, усилили бдительность на ночных вахтах, и аварийные происшествия стали носить единичный характер.

Наиболее уязвимыми во время вражеских авиационных налетов были судоходные гидротехнические сооружения. Для их защиты широко применялась маскировка. 18 июля 1941 года Наркомречфлот дал бассейновым управлениям пути и каналов подробные инструкции. Руководствуясь ими в зависимости от конкретных условий, путейцы применяли различные способы дезориентации фашистских летчиков.

Так, на Москворецкой системе у гидроузла «Трудкоммуна» был сооружен ложный шлюз, а у гидроузлов Андреевка и Фаустово — ложные плотины. Мосты на Мариинской системе были замаскированы под плотины, башни шлюзов на канале Москва — Волга прикрывали маскировочными сетями и растительностью.

В дальнейшем на важнейших объектах судоходных каналов были приняты меры по организации надежной противовоздушной обороны, что спасало шлюзы и плотины от разрушений.

В конце 1941 года канал Москва — Волга дважды сыграл важную роль в обороне столицы.

26 ноября 1941 года враг развернул наступление от Калинина в направлении Ивановково и Рогачево. Сильные морозы позволили фашистам наморозить ледовые дороги через Ивановское водохранилище для прохода танковой армии.

Командование Калининского фронта обратилось к руководителям канала Москва — Волга с просьбой срочно разрушить лед на Ивановском водохранилище.

Начальник канала Д. Ф. Агафонов, инженеры Л. С. Кустов и Б. М. Фрадкин разработали схему экстренного сброса воды из водохранилища. С резким понижением уровня воды образовалась пустота между льдом и поверхностью воды. Лед провис, потрескался, намороженные ледовые дороги разрушились. Переброска немецкой танковой армии через Ивановское водохранилище была сорвана. Вражеские танки подошли к п. Рогачево только через трое суток, что позволило советскому командованию подтянуть резервы и организовать оборону.

29 ноября — 1 декабря 1941 года, выполняя указание командующего Западным фронтом Г. К. Жукова, работники канала Москва — Волга в условиях сильных морозов и налетов вражеской авиации осуществили сброс воды из Яхромского и Истринского водохранилищ, затопили долины рек Сестра и Яхромы. Немецкие танки были остановлены на двое суток.

За это время подошли Дальневосточные дивизии, закрепились на Перемилловских высотах в районе города Дмитров и остановили продвижение фашистских войск к Москве.

Аналогичную операцию осуществили работники Беломорско-Балтийского канала в декабре 1941 года.

Немецкие и белофинские вражеские части вплотную подошли к Беломорско-Балтийскому каналу и заняли поселок Повенец. Чтобы остановить дальнейшее продвижение вражеских частей, по приказу советского командования была взорвана плотина № 20, запирающая Волозерское водохранилище.

Свыше 100 миллионов кубических метров воды при тридцатиградусном морозе лавиной двинулись к Онежскому озеру, сокрушая все на своем пути. Вражеское наступление было остановлено. Передышка позволила частям Красной Армии закрепиться на восточном берегу канала, подготовить мощную систему обороны.

Линия фронта здесь оставалась неизменной, пока в 1944 году наши войска не перешли в наступление и не освободили Карелию. За три года ни один гитлеровец, ни один белофинн не переступил русло канала.

В БИТВЕ ЗА МОСКВУ

22 июля 1941 года немецко-фашистская авиация предприняла первый налет на Москву. Войска противовоздушной обороны вели с ней эффективную борьбу, однако отдельным вражеским самолетам удавалось прорваться к городу. Во время июльских налетов на территорию Северного порта гитлеровцы сбросили около трехсот зажигательных и четыре фугасные бомбы. Рабочие порта умело ликвидировали возникающие пожары.

С учетом обстановки в Москве началась эвакуация детских домов, интернатов и незанятого на

производстве населения.

За июль 1941 года на 215 пассажирских судах и 35 переоборудованных баржах столичными пароходствами — Московско-Окским и Москва — Волга канал было вывезено 110 тыс. человек.

ВАЖНЕЙШИМ ПУНКТОМ ЭВАКУАЦИИ БЫЛ ЮЖНЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ

Речникам Московского бассейна было поручено эвакуировать в тыл население северо-западных областей страны и Ленинграда. Отправление пароходов осуществлялось с пристаней Калинин, Большая Волга, Углич и Кимры. Эвакуируемые доставлялись туда железной дорогой.

Только с пристани Калинина речными судами было вывезено около 100 тыс. человек и 60 тыс. тонн разных грузов, в том числе заводское оборудование.

Речной флот столицы выполнял также специальные задания военного командования Западного фронта по перевозке воинских частей и вооружения, вывозил раненых бойцов с фронта. За четыре военные навигации коллектив Южного порта отправил по железной дороге 1,4 миллиона тонн военных грузов. Это был большой вклад работников порта в оборону столицы, разгром фашистских войск под Москвой и в общую Победу советского народа в Великой Отечественной войне.

Особую роль сыграли московские речники в обеспечении города топливом. Косени 1941 года прекратилось поступление в столицу каменного угля и нефтепродуктов. Выход был один — использовать дрова.

Московский комитет ВКП(б) в августе 1941 года принял решение о заготовке для столицы 555 тыс. кубометров дров. До конца навигации 1941 года речники пароходств Москва — Волга канал и Московско-Окского доставили в столицу 654 тыс. кубометров дров, что позволило обеспечить потребности городского хозяйства в топливе.

С объявлением 19 октября 1941 года осадного положения столицы тысячи москвичей вышли на строительство оборонительных сооружений, влились в народное ополчение. Среди них были работники столичных пароходств, Южного, Северного и Западного речных портов, Мо-

сковского судоремонтного завода и других предприятий речного транспорта.

Оставив штурвалы судов женам и несовершеннолетним сыновьям, речники уходили на фронт, служили на военных флотах и флотилиях, героически сражались в воздухе, водили на врага танки, освобождали от фашистов села и города, дошли до Праги и Берлина. Многие из них с оружием в руках защищали Москву.

Среди речников первым Героем Советского Союза стал командир звена истребителей Степан Иванович Здоровцев. С. И. Здоровцев родился 24 декабря 1916 года. До войны работал слесарем на судостроительном заводе имени Урицкого в Астрахани, техником Сталинградской пристани. Закончил аэроклуб и Сталинградское военное авиационное училище. 28 июня 1941 года в воздушном бою протаранил своим истребителем хвостовую часть немецкого бомбардировщика «Юнкерс 88». Это был один из первых таранов фашистских самолетов. За мужество и героизм 8 июля 1941 года С. И. Здоровцеву было присвоено звание Героя Советского Союза. При выполнении очередного боевого задания 9 июля 1941 года С. И. Здоровцев погиб.

Большой вклад в разгром немецко-фашистских захватчиков под Москвой внес Илья Николаевич Кузин. И. Н. Кузин родился в 1919 году в семье крестьянина. После окончания школы и Московского речного техникума работал штурманом на пароходе «Мария Виноградова» пароходства Москва — Волга канал. В начале войны И. Н. Кузин прошел курсы подрывника-минера и добровольцем ушел в партизанский отряд. Сначала воевал в Смоленской области, а с ноября 1941 года — на территории Московской и Калининской областей. Отважный партизан, прозванный «грозою Волоколамских лесов», осуществил в тылу противника более 150 взрывов, уничтожив много фашистов и военного имущества врага. Много раз И. Н. Кузин был на волоске от смерти. Гитлеровцы гонялись за ним по пятам, но бесстрашный партизан был неуловим.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 февраля 1942 года Илье Николаевичу Кузину присвоено звание Героя Советского Союза.

После разгрома фашистских войск под Москвой И. Н. Кузин работал капитаном в Московском речном пароходстве.

Речники Московского бассейна оказывали большую помощь в эвакуации раненых бойцов Западного фронта при обороне Москвы. Лучшие пассажирские суда были переоборудованы в госпитали и санитарно-транспортные суда.

Сотни девушек — работниц речного транспорта, прошли курсы медсестер и добровольцами ушли на фронт. Среди них была Анастасия Ильинична Выборнова — старшина медицинской службы. Она защищала Москву в составе 488-го медсанбата 60-й армии. Прошла боевой путь от Воронежа до Праги старшей медицинской сестрой хирургического передвижного госпиталя № 4341. Награждена орденами Отечественной войны II степени и Красной Звезды. После войны работала ведущим инженером планово-экономического управления Минречфлота. Поэт Валерий Кравцов посвятил ей прекрасное стихотворение:

*Девочка под мокрой плащ-палаткой
Тихо улыбается во сне...
Что такой молоденькой и сладкой
Делать на безжалостной войне?*

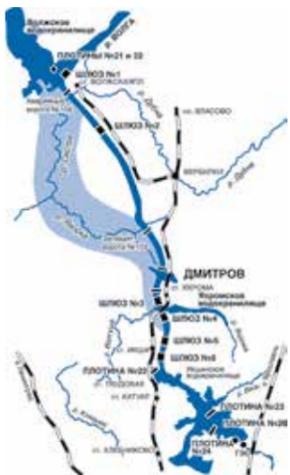
*Чистая, прекрасная собою,
От войны уставшая вконец,
Снятся ей цветы на поле боя
И спасенный раненый боец.*

*Спит, пиенничных кос не расплетая,
Чутко у потухшего костра —
Смелая, надежная, святая
Наша фронтовая медсестра.*

*А вокруг пылающие танки
Да шальные пули по степи...
И пока есть время до атаки
Спи, родная, спи, сестричка, спи...*

Разгром Красной Армией фашистских захватчиков под Москвой вселял уверенность, что военная машина гитлеровской Германии, объединившая технический и людской потенциал большинства стран Европы, будет уничтожена.

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



Канал Москва — Волга. Затопленная пойма рек Яхромы и Сестры.



А.А. Курочкин — директор Городецкого механического завода.



А.И. Выборнова — старшина медицинской службы.



С.И. Здоровцев — командир звена истребителей, Герой Советского Союза.



Нарком речного флота З.А. Шашков принимает Героя Советского Союза И.Н. Кузина.



Южный речной порт, 1941 год. Эвакуация населения Москвы. Картина Анохина.



Пароход «Сократ» ведет бой с фашистскими самолетами.



Защищенная Москва. Весна 1942 года.

Учебные парусники уходят в мемориальную экспедицию

Совещание, посвященное Международной историко-мемориальной экспедиции учебно-парусных судов в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, состоялось в Федеральном агентстве по рыболовству.

Как сообщил заместитель министра сельского хозяйства Российской Федерации — руководитель Росрыболовства Илья Шестаков, в 2014 году парусными судами агентства было совершено восемь учебных рейсов, в ходе которых УПС посетили 56 портов 28 иностранных государств. В портах заходов парусники посетили свыше 180 тыс. человек, при этом в период стоянки только в порту Севастополь на борту УПС «Крузенштерн» побывали свыше 60 тыс. человек, экипаж принял участие в почетном строю военных кораблей в период проведения морского парада в честь Дня Победы. На учебно-парусных судах были развернуты фотовыставки, посвященные 70-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне, а также прошли встречи с ветеранами.

На судах прошли плавательную практику более 1200 курсантов и студентов образовательных учреждений Росрыболовства, а также юнги морских патриотических клубов Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Сургута, Костромы, Республики Марий Эл. Воспитанники получили высокую оценку командования учебно-парусных судов за активность, высокий уровень дисциплины и стремление овладеть морской специальностью.

«Считаю, что первый этап экспедиции проведен успешно», — сказал Илья Шестаков. Переходя к теме подготовки второго этапа экспедиции, он напомнил, что Росрыболовство является инициатором проведения в 2014–2015 годах данной экспедиции, включенной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 апреля 2014 г. № 712-р в План основных мероприятий по подготовке и проведению празднования 70-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов.

Концепцией экспедиции предусмотрено посещение российскими парусниками «Крузенштерн», «Седов», «Паллада» основных районов морских сражений, происходивших в годы Второй

мировой войны. Особенность экспедиции состоит в том, что впервые три судна проводят ее одновременно. Их маршруты пройдут по путям следования арктических военных конвоев в Северной Атлантике, а также по местам высадки курильского десанта в акватории Тихого океана с выходом в координаты мест сражений.

Планируется, что второй этап экспедиции завершится 9 мая 2015 года, в этот день парусники прибудут в порты городов-героев и городов воинской славы для участия в праздничных мероприятиях, приуроченных к юбилею Великой Победы.

Руководителю Росрыболовства было доложено, что на первом этапе экспедиции учебно-парусные суда «Крузенштерн», «Седов» и «Паллада» в 2014 году каждый по своему маршруту прошли водами Балтийского, Черного, Баренцева и Средиземного морей, а также Атлантического и Тихого океанов, осуществили заходы в порты городов-героев, городов воинской славы (Севастополь, Новороссийск, Санкт-Петербург, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, места высадки Курильского десанта), где экипажи и курсантский состав посетили места захоронений русских воинов и советских солдат, погибших в ходе военных действий.

Так, ректор Калининградского государственного технического университета Владимир Волкогон доложил, что «Крузенштерн» в 2014 году совершил три рейса с посещением 12 стран и 22 заходами в порты. Впервые за последние 30 лет барк прошел турецкими проливами и посетил порты Черноморского бассейна. На борту судна прошли практику 265 курсантов, а также 20 юнг морских клубов, которые с освоением морской профессии справились успешно. «В ходе практики уделяется большое внимание военно-патриотическому воспитанию молодежи. Так,

курсанты во время посещения иностранных портов принимают активное участие во всех мероприятиях, становятся экскурсоводами выставки, посвященной Великой Отечественной войне, развернутой на борту парусника. Ремонт парусника проходит без сбоев, все запланированные мероприятия проводятся в полном объеме», — завершил свой доклад Владимир Волкогон.

По словам ректора Мурманского государственного технического университета Сергея Агаркова, барк «Седов» с конца ноября прошлого года находится в плановом ремонте на судоремонтном заводе в городе Светлый Калининградской области. Состояние судна, несмотря на его солидный возраст (в 2016 году ему исполнится 95 лет), хорошее. Уже в конце февраля судно выходит в учебный рейс, окончанием которого станет заход в город-герой Мурманск 8 мая 2015 года и участие

Парусники «Крузенштерн», «Седов», «Паллада» в 2015 г. проведут второй этап экспедиции в честь 70-летия Победы. Экспедиции включены Правительством Российской Федерации в «План основных мероприятий по подготовке и проведению празднования 70-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов».

в торжествах, посвященных Дню Победы. В дальнейшем запланированы еще два учебных рейса.

Капитан учебно-парусного судна «Паллада» (Дальневосточный государственный технический рыбохозяйственный университет) Николай Зорченко доложил об итогах рейсов 2014 года, подробно остановился на одном из них, в ходе которого парусник осуществил заход в корейский порт Инчхон, где экипаж и курсанты приняли участие в памятных мероприятиях, посвященных 110-летию героической гибели крейсера «Вярг» и канонерской лодки «Кореец». Судно также побывало в порту Пинанг (Малайзия), обеспечив присутствие российских моряков на мероприятиях, посвященных 100-летию героической гибели крейсера «Жемчуг», а также в порту Далянь (КНР), где экипаж



и курсантский состав посетили российские и советские воинские захоронения в г. Люйшунь (бывший Порт-Артур).

В совещании также принял участие Евгений Масюткин — ректор нового подведомственного Росрыболовства учреждения — Керченского государственного морского технологического университета, который отметил, что учебно-парусное судно «Херсонес», которое с 2007 года находится в отстое, является неотъемлемой частью имущественного комплекса образовательного учреждения. «Надеемся, что «Херсонес» пополнит ряды учебно-парусных судов Росрыболовства. Пример деятельности парусников «Крузенштерн», «Седов» и «Паллада» вселяет в нас уверенность в том, что «Херсонес» будет оперативно введен в эксплуатацию для прохождения практики курсантов образо-

вательных учреждений, расположенных в Азово-Черноморском рыбохозяйственном бассейне», — сказал Евгений Масюткин.

Отмечая роль парусников в проведении столь значимой экспедиции в юбилейный год, заместитель директора Административного департамента Правительства РФ, ответственный секретарь Морской коллегии при Правительстве РФ Александр Бальбердин сказал, что Морская коллегия поддерживает инициативу Росрыболовства и выразил благодарность руководству Росрыболовства за возможность организации плавательной практики для юнг морских патриотических клубов. Ежегодно проходят плавательную практику свыше 50 человек — победители конкурсов.

В ходе обсуждения организационных вопросов руководитель Росрыболовства подчеркнул,

что в связи с обращениями руководства вузов возникла необходимость внести изменения в утвержденные планы-графики учебных рейсов. В связи с этим он поручил Управлению науки и образования Росрыболовства оперативно представить доработанные с учетом рекомендаций МИД России план-графики учебных рейсов на 2015 год. Он также поручил руководству вузов провести инструктаж экипажей для исключения нештатных ситуаций на фоне нестабильной международной обстановки.

«В целом считаю необходимым оперативно представлять в Росрыболовство предложения о любых изменениях в графиках рейсов, соотносясь с рекомендациями МИД России, дипломатических миссий Российской Федерации за рубежом и представителей Росрыболовства. Задачей судовладельцев и капитанов парусных судов является своевременное информирование дипломатических миссий Российской Федерации и представителей Росрыболовства в странах, в порты которых заходят учебно-парусные суда Росрыболовства, о датах захода и возникающих проблемах», — сказал Илья Шестаков.

Кроме этого, по мнению руководителя Росрыболовства, для безаварийной работы судов и своевременной ротации кадров командного состава необходимо ввести в штатное расписание учебно-парусных судов должности капитанов-наставников.

Также руководитель Росрыболовства поручил руководителям структурных подразделений Росрыболовства продолжить работу по сохранению учебно-парусного судна «Херсонес» в составе Керченского государственного морского технологического университета, подчеркнув, что парусник является «частью единого комплекса университета».

Кризис — выход есть

Окончание, начало на стр. 1
В том числе мерами, направленными на сохранение объемов финансирования содержания внутренних водных путей. Также должны быть сохранены объемы финансирования проектов по устранению лимитирующих участков ВВП, содержащиеся в подпрограмме

«Внутренний водный транспорт» и важнейших проектов подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы).

Вторым важнейшим направлением являются меры по стимулированию обновления флота. Для сохранения позитивных

тенденций по строительству нового современного флота на российских судостроительных предприятиях, которые были зафиксированы за последние несколько лет, требуется пролонгация действия постановления правительства РФ от 22.05.2008 г. № 383, предусматривающего субсидирование

процентной ставки по кредитам на строительство нового флота на отечественных верфях, и реализация с 2016 года программы выдачи судового утилизационного гранта.

Строительство нового флота на отечественных судостроительных предприятиях придаст мощный импульс для развития

смежных отраслей промышленности, развития высоких технологий.

Реализация мер по опережающему развитию морской и речной инфраструктуры, обновлению флота позволит повысить конкурентоспособность морского и внутреннего водного транспорта России.