

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.



№4 (12949)

Выходит один раз в месяц
15 апреля 2015 года

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

Сотый рейс «Гранд Елены»



Газовоз «Гранд Елена», находящийся под управлением совместного предприятия ПАО «Совкомфлот» и японской NYK, отправился в свой 100-й рейс из порта Пригородное в Японию. Как сообщили в пресс-службе ПАО «Совкомфлот», судно доставит очередную партию сжиженного природного газа в интересах фрахтователя, компании «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.».

Стр. 2

Продолжается достройка танкера «Poet Qabil»



Продолжается достройка нового танкера смешанного рекаморе плавания «Poet Qabil», спущенного на воду на турецкой верфи Turkter shipyard в Тузле 26 января 2015 года.

Стр. 2

Волга прифронтная. Оборона Сталинграда



Стр. 7

Речники все мели знают



Железная дорога, автомобили, авиация — все эти виды транспорта показывают прирост грузооборота в последние два десятилетия. Тем временем по российским рекам грузов и туристов с каждым годом возят все меньше. Маловодье — вот новый диагноз, который речной отрасли ставят уже не первый год подряд.

Проблема глубин может стать отдельной темой заседания президиума Госсовета, поскольку проблемный участок в районе Городца на реке Волга уже разделил эту транспортную артерию на две части, сообщил помощник президента России Игорь Левитин в ходе итогового заседания коллегии Минтранса России.

Речной транспорт сегодня испытывает серьезные трудности. Конкурентоспособность самого экономичного, энергосберегающего и экологически дружелюбного вида транспорта падает. Этому есть целый ряд причин, которые существенно усугубила маловодность.

Падение объемов перевозок в первую очередь связано с состоянием внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Российской Федерации. Многолетнее (с 90-х годов прошлого века!) недофинансирование их текущего содержания из средств федерального бюджета привело к сокращению протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой.

По оценке Федерального агент-

ства водных ресурсов, период низкого годового притока воды в водохранилища Волжско-Камского каскада может продлиться до 2030 года.

Кроме того, на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации (ЕГС) остаются инфраструктурные ограничения в районе Городца на р. Волга, Нижне-Свирского гидроузла на р. Свирь, станицы Багаевской на р. Дон. По мнению специалистов, устранение лимитирующих участков на ЕГС позволило бы увеличить объем перевозимых грузов более чем на 100 млн тонн ежегодно.

И работа в этом направлении продолжается, но, к сожалению, не такими быстрыми темпами, как ожидает отрасль. Уже выделены средства, началось строительство второй камеры шлюза Нижне-Свирского гидроузла, начаты проектные работы по Нижегородскому низконапорному узлу. На повестке дня — решение о строительстве низконапорного узла на Дону. Учитывая, что проблема отсутствия достаточных глубин на р. Волга в районе Городецкого гидроузла возникла более 30 лет назад из-за ненаполнения до проектных отметок

Чебоксарского водохранилища и все это время судоходные компании функционировали в неблагоприятных конкурентных условиях, неся значительные потери, судоходное сообщество считает, что реализация проекта строительства Нижегородского низконапорного гидроузла должна быть осуществлена в кратчайшие сроки.

Также судоходное сообщество подтверждает возможность реализации проекта по строительству Багаевского низконапорного гидроузла с частичным возмещением расходов федерального бюджета. Это может быть сделано за счет средств, полученных от перевозки дополнительных объемов грузов по Волго-Донскому водному пути вследствие увеличения осадки судов.

Снятие инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях России, в конечном итоге, даст возможность реализовывать существенные преимущества внутреннего водного транспорта по перевозке грузов, тяготеющих к внутренним водным путям, повысить рентабельность и конкурентоспособность работы флота. Без этого вряд ли можно будет рассчитывать на его обновление.

Как известно, сегодня средний возраст пассажирских и грузопассажирских судов составляет 34 года, сухогрузных — 39 лет, а нефтеналивных — 40 лет. Длительный срок окупаемости судостроительных проектов, сложность привлечения долгосрочного финансирования и требования российских кредитных организаций о покрытии коммерческих рисков на весь срок финансирования приводят к тому, что для большинства российских судоходных компаний судостроение остается невозможным даже при существующих мерах господдержки.

Судоходное сообщество предлагает ряд конкретных мер, способных, по нашему мнению, переломить ситуацию. Одна из основных мер — доведение текущего содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений до 100% по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации, до окончания текущего бюджетного периода. Кроме того, следует увеличить объемы финансирования мероприятий, направленных на устранение инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях.

Судовладельцы предлагают рассмотреть возможность скорейшего внедрения механизма Судового утилизационного графта. Также от государства отраслевой бизнес ждет принятия мер, направленных на обеспечение доступа российским судовладельцам к долгосрочному (10–15 лет) финансированию по низким процентным ставкам.

Государственные инвестиции в речную отрасль многократно окупятся: за счет увеличения объемов перевозимых по реке грузов, за счет переключения грузопотоков с автомобильных дорог и сокращения выбросов в атмосферу и, конечно, за счет активизации национального судостроения. В свою очередь, последует создание новых рабочих мест, рост отчислений в бюджеты всех уровней, заказы для смежных отраслей промышленности — машиностроительной и сталелитейной.

Необходимо осознание того, что внутренний водный транспорт — это не только безопасно и энергоэффективно, экологично и красиво, наконец, развитие речных перевозок благотворно отразится на развитии экономики регионов и поможет придать дополнительный импульс развитию многих отраслей промышленности.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ВОЛЖСКОЕ ПАРХОДСТВО
ОТКРЫЛО НАВИГАЦИЮ НА
НИЖНЕЙ ВОЛГЕ

Судоходная компания «Волжское пароходство» открыла навигацию на Нижней Волге 25 марта. Суда компании — 2 теплохода типа «Волго-Дон» и буксир-толкатель «Профессор Рыжов» (тип ОТ-2400) прошли шлюзы Волжской ГЭС. Суда направляются под погрузку серы в порт Бузан (Астраханская область).

В марте 2015 года планируется ввести в работу до 20 грузовых судов Волжского пароходства.

В результате благоприятных климатических условий появилась возможность для открытия грузовой навигации на Нижней Волге на 6 дней раньше запланированных сроков.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам России. По итогам навигации 2014 года было перевезено 6,3 млн тонн грузов.

КАМЫШИНСКИЙ РЕЧНОЙ
ПОРТ ПРИОБРЕЛ ТЕПЛОХОД
«ЭЛЛИОТ»

Камышинский речной порт (Волгоградская область) приобрел теплоход «Эллиот», который планируется поставить на пассажирскую линию «Камышин — Николаевка — Дачи». Как сообщил местным СМИ директор Камышинского речного порта Владимир Грив, судно 1995 года постройки прибудет из Татарстана. Скорость теплохода 60 км/ч, вместимость — от 40 до 70 человек.

Теплоход «Эллиот» имеет интересную историю — он был построен для первого президента Татарстана Минтимера Шаймиева, однако так им и не использовался.

Глиссирующий пассажирский теплоход проекта 14201 типа «Линда» был построен в 1995 году в Зеленодольске под названием «Республика Татарстан». В 2003 году оно было передано на баланс компании «Татфлот», а в 2008 году продан в Москву — компании «Речфлот», где под именем «Речфлот-Аэро» проработало с лета 2008 по 2010 год включительно, а затем было выведено из эксплуатации и выставлено на продажу. Теплоход отличается малой осадкой, он позволяет производить высадку пассажиров на необорудованный берег с помощью носовой аппарели.

Продолжается
достройка танкера
«Poet Qabil»

Продолжается достройка нового танкера смешанного река-море плавания «Poet Qabil», спущенного на воду на турецкой верфи Turkter shipyard в Тузле 26 января 2015 года.

Как сообщили «Водному транспорту» в компании-проектанте судна, Морском инженерном бюро, предполагаемый срок поставки — лето 2015 года.

Закладка танкера, получившего имя в честь народного поэта Азербайджана Габилы (Габилы Имамвердиева) состоялась 7 марта 2014 года.



Газовоз зафрахтован компанией «Сахалин Энерджи» в рамках долгосрочного тайм-чартерного соглашения с ПАО «Совкомфлот» и эксплуатируется наряду с двумя другими судами серии — «Гранд Анива» и «Гранд

Мерея» — в рамках проекта «Сахалин-2».

«Гранд Елена» был построен в ноябре 2007 г. на верфи «Mitsubishi Heavy Industries Co., Ltd.» (Нагасаки, Япония). Газовозы этой серии отличает усиленный ледовый корпус, со-

Сотый рейс
«Гранд Елены»

Газовоз «Гранд Елена», находящийся под управлением совместного предприятия ПАО «Совкомфлот» и японской NYK, отправился в свой 100-й рейс из порта Пригородное в Японию. Как сообщили в пресс-службе ПАО «Совкомфлот», судно доставит очередную партию сжиженного природного газа в интересах фрахтователя, компании «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.».

ответствующий международному классу 1В, и двигатель, отвечающий требованиям ледового класса 1С, что позволяет судам работать в битом льду толщиной до 40 см.

«Grand Elena» поставляет российский сжиженный газ

в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Судно укомплектовано офицерским составом из числа российских моряков ПАО «Совкомфлот», обладающих профессиональными знаниями и опытом эксплуатации газовозов данного типа.

Самарский
речной порт
получит землю

В конце февраля текущего года опубликован текст постановления правительства Самарской области, согласно которому на левом берегу реки Самары в районе ул. Тракторной будет построен грузовой порт для приема насыпных грузов. Там же указывается, что в Самаре на участке площадью 7,3 га будет построен речной порт.

Характеристики объектов определяются в соответствии с заданием на проектирование. Предусматривается наличие санитарно-защитной зоны.

На обеих площадках планируется построить складские комплексы. Один из них будет размещен на Красноглинском шоссе, второй — на левом берегу реки Самары в Куйбышевском районе.

По словам гендиректора ОАО «Самарский речной порт» Дмитрия Клевцова, на площадке, расположенной на левом берегу реки Самары в Куйбышевском районе, планируется складировать грузы. «Использование данного земельного участка направлено на решение задачи выхода порта на рынок конечных потребителей нерудных строительных материалов. В настоящее время идет оформление указанной площадки», — сообщил Клевцов.

Что касается пассажирских речных перевозок, то согласно «Концепции развития речного пассажирского транспорта Самарской области», опубликованной 3 марта, городу необходима реконструкция не только речного пассажирского вокзала «Самара» и объектов пассажирского причальной инфраструктуры в Самаре, но и строительство нового пассажирского вокзала на берегу Волги в районе с. Ширяево, а также устройство новых стационарных причалов в пунктах с высокой плотностью пассажиропотока (Поляна им. Фрунзе, Октябрьский спуск, Ульяновский спуск, Рождествово, Гаврилова Поляна, Красная Глинка).

Дело в том, что если в России за последние 13 лет (с 2001 г. по 2013 г.) наблюдается сокращение пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте, то

в Самарской области сложилась иная ситуация. В регионе пассажиропоток сохраняется практически на одном уровне — более 1 млн человек в год.

Так, за 2013 г., по данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Самарской области, регион занимает третье место среди субъектов РФ по объемам перевозок пассажиров внутренним водным транспортом. На первом месте — Москва, на втором — Архангельская область.

Охват перевозок, как утверждают авторы концепции, распространяется на все виды внутреннего водного транспорта, которые разделены на три группы: транспортные (транзитные, местные, пригородные, внутригородские маршруты перевозок и переправы), туристские (маршруты перевозок пассажиров продолжительностью более чем 24 часа) и экскурсионно-прогулочные (маршруты перевозок пассажиров продолжительностью не более 24 часов).

Для развития речного пассажирского транспорта концепция предлагает улучшить техническое состояние флота и береговой инфраструктуры, повысить доступность территории Самарско-Тольяттинской агломерации путем развития скоростных перевозок по Волге, удовлетворить потребности в перевозках водным пассажирским транспортом, развивать межрегиональные перевозки, а также обеспечить безопасность транспортных операций на водных путях.

Все мероприятия предполагается реализовывать в рамках подпрограммы «Развитие пассажирского транспорта в Самарской области» госпрограммы области «Развитие транспортной системы региона (2014–2025 годы)».

Кто достроит
Красногорский
гидроузел

Достройкой Красногорского гидроузла под Омском займется подрядная организация «Строй ВК». Об этом сообщили в ГУ по делам ГО и ЧС Омской области.

Строительство плотины было заморожено в 2014 году. Прошлой весной сбросы воды казахстанскими ГЭС серьезно повредили защитные перемишки левобережной части Красногорского гидроузла. Генподрядчик «Мостовик» восстановительные работы выполнить не смог.

Красногорский гидроузел — первое российское гидротехническое сооружение на Иртыше. Возводится в связи с сильным его обмелением из-за возрастающего отбора воды на территории КНР и Казахстана. По оценке экспертов, в ближайшие годы это может привести к недостатку воды, экономическому и социальному сдерживанию целых регионов, в первую очередь Омской обла-

сти и юга Тюменской области. Пуск новых каналов в соседних странах угрожает судоходству на Иртыше. Общая цена контракта на строительство плотины, заключенного в 2011 году с «Мостовиком», — 8,23 млрд рублей. За три года финансирование составило 6,23 млрд рублей. В 2014 году работы на объекте практически не велись. В настоящее время «Мостовик» находится под процедурой внешнего управления.

В настоящее время на гидроузле по решению правительства Омской области установлено круглосуточное дежурство специалистов ГО и ЧС, идет круглосуточный мониторинг уровня воды в Иртыше — все эти меры позволят пройти паводковый период без осложнений.

Злобинский речпорт
остается в Красноярске

На сессии красноярского Горсовета депутаты отказались переводить территорию Злобинского речного порта в зону жилой застройки.

На заседании депутатов присутствовал представитель Енисейского речного пароходства Александр Иванов, который пояснил, что красноярский порт состоит из трех грузовых районов: Злобино, Песчанка и Енисей. При этом Злобино занимает территорию в 20 тысяч квадратных метров, там 21 тысяча складов. В районе Песчанки строительство в советские годы не было закончено, поэтому сейчас там только площадка на 10 га. В районе Енисея 970 квадратных метров занимают склады, остальное — площадки».

По словам Иванова, сегодня порт не полностью загружен, но с 2016 года, когда начнется освоение Байкаловского нефтегазоконденсатного месторождения, по масштабам сравнимое с «но-

вым Ванкором», а также в связи с грандиозной программой по освоению Арктики, порту требуется развитие.

«Мы работаем на 8000 километров водных путей, доставляем грузы на север, где нет ни железнодорожной дороги, ни аэродромов. Альтернативы порту нет и не будет», — сказал Иванов.

Красноярский порт — один из двух оставшихся на Енисее речных портов. Основная его деятельность: погрузочно-разгрузочные работы, обработка грузов массой до 200 тонн, хранение и накопление, перевозка грузов речными судами. Также порт добывает песчано-гравийную смесь и производит гидротехнические работы. Основные грузы: сера, оборудование, стройматериалы, продовольственные товары.



«Мурманск» спущен на воду



На верфи Arctech Helsinki Shipyard (Финляндия) проведен спуск на воду и церемония именнаяречения ледокола «Мурманск» проекта 21900М. Как сообщили «Российскому судоходству» участники церемонии, крестной матерью судна стала губернатор Мурманской области Марина Ковтун. В церемонии также приняли участие руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта А. Давыденко, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» А. Тарасенко, руководитель АМП Балтийского моря П. Паринов и капитан порта Санкт-Петербург А. Волков, первый вице-президент Объединенной судостроительной корпорации Л. Стругов, генеральный директор Выборгского завода А. Соловьев и другие представители заказчика и подрядчиков.

Спуск ледокола на воду является одним из этапов строительства судна, затем будут проведены достроечные работы на плавлу — швартовые, ходовые и ледовые испытания. После всех испытаний и освидетельствования судно будет введено в экс-

плуатацию. Ввод «Мурманска» планируется в августе 2015 года. Использование нового дизельного ледокола предполагается в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

Ледоколы проекта 21900М строятся по заказу Федерального агентства морского и речного

транспорта, заказчиком-застройщиком выступает ФГУП «Росморпорт». При этом ледокол «Мурманск» строится совместно с Arctech Helsinki Shipyard (Финляндия), первый и последний — «под ключ» на Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ).

Ледокол «Мурманск», готов-



ность которого, по данным ВСЗ, составляет 78%, является вторым в серии из трех ледоколов проекта. Головное судно — «Владивосток», планируется сдать в июле 2015 года. Его готовность составляет 92%. Готовность третьего ледокола серии, «Новороссийск», составляет 63%. Все суда планируются к сдаче в эксплуатацию в 2015–2016 годах согласно федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России «Морской транспорт» 2010–2020 годы».

Инновационный проект 21900М разработан ЦКБ «Балтсудопроект» (подразделение ФГУП «Крыловский государственный научный центр»). Ледокол проекта 21900М является модификацией проекта 21900. Это двухпалубное судно неограниченного района плавания с двумя полноповоротными винторулевыми колонками и подруливающим устройством, которое оборудовано вертолетной площадкой. Технические характеристики: длина

наибольшая — 119,8 м; ширина наибольшая — 27,5 м; расчетная осадка — 8,5 м; скорость хода на чистой воде около 17,0 узлов; водоизмещение около 14 тыс. тонн; ледопроемкость — 1,5 м; мощность пропульсивного комплекса около 17 МВт.

Судно способно преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Его основное назначение: самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксировка, тушение пожаров на плавучих объектах и иных сооружениях, помощь судам, терпящим бедствие, перевозка полезных грузов. Ледоколы проекта будут работать на Балтике.

Как сообщалось ранее, «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) и «Выборгский судостроительный завод» (ВСЗ) 23 февраля 2012 года подписали контракты на строительство дизельных ледоколов проекта 21900М мощностью 16 МВт. Общая стоимость контрактов составляет около 8 млрд руб.

Морской вальс для ледоколов

Единственный в мире «Фестиваль ледоколов» во второй раз состоится в Санкт-Петербурге 1–3 мая 2015 года, сообщает оргкомитет мероприятия.

Фестиваль посвящен 70-летию Победы в Великой Отечественной войне и подвигу участников Полярных конвоев.

Грандиозное событие пройдет в акватории Большой Невы, куда войдут действующие ледоколы

Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»: «Москва», «Иван Крузенштерн», «Капитан Сорокин». Флагманом Фестиваля станет легендарный ледокол «Красин», филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге. В течение трех дней

на ледоколы будет организован доступ для гостей и жителей морской столицы России, а также организованы специальные экскурсии в музей ОАО «Адмиралтейские верфи» и на строящийся на Балтийском заводе ледокол «Арктика». Данные мероприятия станут большим культурно-историческим вкладом, принимая во внимание принятую государственную стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации.

В программе фестиваля запланированы масштабные исторические реконструкции в акватории Невы, которые покажут драматичные и героические страницы истории освоения Арктики и Полярных конвоев периода ВОВ.

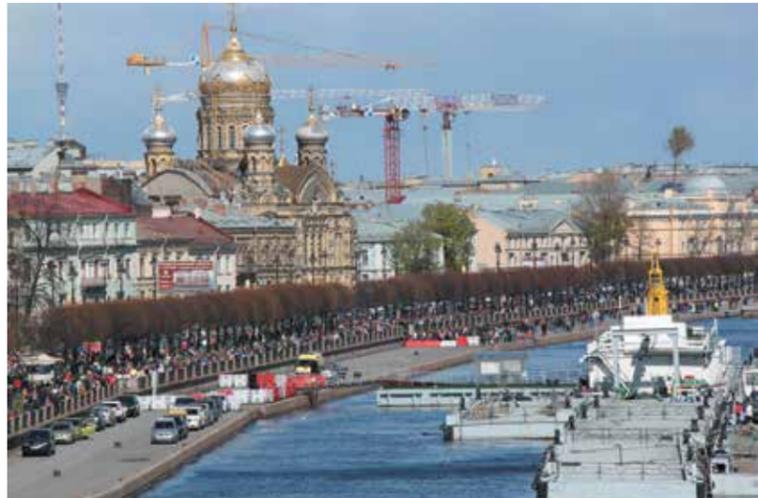
Каждый день гостей Фестиваля на набережной Лейтенанта Шмидта будут ждать развлекательные зоны: первая будет посвящена подвигу моряков Полярных конвоев 1941–1945 годов; вторая продемонстрирует культуру народов, проживающих в арктических регионах; третья, детская, расскажет юным петербуржцам и гостям города об

истории и романтике полярных экспедиций. На Английской набережной развернется экспозиция, посвященная освоению арктического шельфа и перспективам развития Заполярья.

Ежедневную развлекательную программу будут закрывать рок-концерты питерских музыкантов на главной сцене Фестиваля.

Парад ледоколов, который пройдет при поддержке ЗАО «ПОРТОФЛОТ», состоится в день закрытия фестиваля 3 мая. В сопровождении симфонического оркестра и звезд оперной сцены Петербурга ледоколы и ледокольные буксиры исполнят морской вальс, создав фееричное шоу на воде.

Первый Фестиваль прошел 3–4 мая 2014 года и стал масштабным морским праздником с общероссийским и международным резонансом. За два фестивальных дня шесть ледоколов посетило более двадцати тысяч человек, а число жителей и гостей города, которые любовались зрелищем с набережных и Благовещенского моста, было в несколько раз больше.



«Северо-Западное пароходство» признано лидером отрасли

ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) награждено вымпелом «Лидер отрасли» в номинации «Лучшая судоходная компания отрасли». Об этом сообщает пресс-служба компании.

Вымпел СЗП был вручен 19 марта 2015 года на расширенном итоговом заседании Федерального агентства морского и речного транспорта и общественного Совета при Росморречфлоте СЗП.

Компания удостоена награды за высокие производственные и финансовые результаты, безаварийную работу флота и его планомерное обновление, внедрение современных энергоэффективных и экологических технологий на судах, социальную ответственность бизнеса.

Стратегия развития СЗП нацелена на сохранение в долгосрочной перспективе лидерства на российском рынке «река-море»

перевозок, расширение и оптимизацию грузовой базы. Акцент в развитии компании сделан на максимизацию прибыли за счет использования новых, более эффективных судов в наиболее маржинальных сегментах рынка и повышении операционной эффективности.

В 2014 году в составе флота пароходства работали 7 новых сухогрузных теплоходов класса «река-море» «Нева-Лидер» проекта RSD49 грузоподъемностью 7 тыс. тонн, что позволило увеличить доходы от фрахтовой деятельности по итогам года на 21%.

ОАО «Северо-Западное пароходство» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта

России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 47 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 RO-RO баржи класса «река-море» суммарным дедевитом около 270 тыс. тонн. Около 70% флота пароходства составляют новые суда, построенные с 2002 по 2014 годы. Средний возраст флота составляет 14 лет. Ежегодно пароходство перевозит около 6 млн тонн грузов.

Северо-Западное пароходство входит в VBTN — судоходный дивизион международной транс-

портной группы UCL Holding, консолидирующей железнодорожные, стивидорные, судоходные и логистические компании.

В состав дивизиона также входит Волжское пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.



Фестиваль речных династий «Река моей жизни»



В Музее речного флота Волжского университета водного транспорта (Нижний Новгород) прошел Фестиваль речных династий Волги «Река моей жизни», посвященный 70-летию Великой Победы.

Организаторами Фестиваля выступили ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и Волжский государственный университет водного транспорта.

Фестиваль прошел в канун 70-летия Великой Победы. В мероприятии приняли участие представители речных династий Волги, члены их семей, ветераны Волжского пароходства, студенты и курсанты НРУ и ВГУВТ, воспитанники Детских речных пароходств.

В программу встречи вошли презентации о семьях речников: Батяловых, Бабушкиных, Мелешкиных, Сычевых, Сухаревых, Белодворцевых, Демидовых. Речники рассказали о своей работе, поделились воспоминаниями родителей и дедов о Великой Отечественной войне. Каждая династия была отмечена благодарственным письмом от имени управляющего директора Волжского пароходства и ректора ВГУВТа, все участники Фестиваля «Река моей жизни» получили памятные подарки.

В волжских династиях передают опыт и знания молодому поколению, сохраняя и преумножая традиции служения своему делу. Бережное отношение к истории своей фамилии, верность профессии, продолжение династии речников молодым поколением — это то, что объединяет всех участников Фестиваля «Река моей жизни».

В рамках Фестиваля в Музее речного флота открылась выставка «Живые страницы войны» об участии курсантов Горьковского речного училища, студентов и преподавателей ГИИВТа в Великой Отечественной войне.

Социальные программы: 22,5 млн рублей

В 2014 году в Волжском пароходстве был реализован ряд социальных программ.

Основная часть финансовых средств выделена на профессиональное обучение работников, выполнение Коллективного договора и программу «Забота о ветеранах».

В 2014 году обучение прошли практически все работники плавсостава, более 2 тысяч человек. На подготовку, переподготовку и повышение квалификации работников направлено более 9 млн рублей. На организацию учебного процесса для практикантов и покупку учебников для профильных профессиональных учебных заведений направлено 800 тыс. рублей.

Коллективным договором, принятым в компании, предусматривается ряд компенсационных выплат: за проживание работников во время учебы, если они обучаются вне постоянного места жительства, проезд к месту учебы или работы. Иногородним работникам плавсостава, участвующим в судоремонте, оплачивается проживание в гостиницах. Компания финансирует медицинские осмотры, которые проходят работники перед началом работы на судах.

Плавсоставу и работникам береговых служб компенсируются расходы на санаторно — курортное лечение, посещение спортивных учреждений, летний отдых детей. Ежегодно в компании проводятся спортивные соревнования.

Особое внимание в Волжском пароходстве уделяется ветеранам и пенсионерам. Ежегодно к профессиональному празднику и к празднику «День Победы» выплачивается материальная помощь. В рамках программы «Забота о ветеранах» организуются встречи, культурно — массовые мероприятия.

Волжское пароходство оказывает поддержку культурным и социальным проектам Нижегородской области и Приволжского федерального округа. В 2014 году оказана финансовая помощь в организации Международного фестиваля «Русское искусство и мир» им. А. Сахарова.

В Петербурге началась разводка мостов

ГУП «Мостотрест» полностью подготовило мосты Санкт-Петербурга к началу судоходного сезона, который начался с 10 апреля 2015 года.

Как сообщает пресс-служба комитета по развитию транспортной инфраструктуры городского правительства, первые ночные разводки мостов состоялись 15 и 16 апреля, поскольку заявки для прохода судов по р. Неве и р. Малой Неве поступили только на эти даты.

В комитете пояснили, что в течение последних трех месяцев специалисты проводили необходимые технические мероприятия для работы мостов в навигацию. Так, в рамках технологических разводов отработывались навыки бригад механиков и проводилась отладка механизмов, были выполнены работы по ремонту силового гидрооборудования и обследованию сигнализации и подсветки.

На Биржевом, Тучковом и Благовещенском мостах произведена регулировка крыльев разводных пролетов.

В рамках ежегодной сезонной навигации в городе будут разводиться 10 мостов. Сампсониевский, Гренадерский и Кантемировский мосты, как и в прошлом году, будут разводиться по предварительной заявке.

ГРАФИК РАЗВОДКИ МОСТОВ НА 2015 ГОД

Название моста:	Река:	Прекрытие движения транспорта:	Начало судоходства:	Окончание судоходства:	Открытие движения транспорта по мосту:
Володарский	Нева	2:00 4:15	2:10 4:25	3:40 5:40	3:45 5:45
Финляндский	Нева	2:20	2:40	5:10	5:30
А.Невского	Нева	2:20	2:30	5:05	5:10
Б.Охтинский	Нева	2:00	2:10	4:55	5:00
Литейный	Нева	1:40	1:50	4:40	4:45
Троицкий	Нева	1:35	1:45	4:45	4:50
Дворцовый	Б. Нева	1:25 3:10	1:35 3:20	2:45 4:50	2:50 4:55
Благовещенский	Б. Нева	1:25 3:10	1:35 3:20	2:40 4:55	2:45 5:00
Биржевой	М. Нева	2:00	2:10	4:40	4:55
Тучков	М. Нева	2:00 3:35	2:10 3:45	2:50 4:50	2:55 4:55
Сампсониевский	Б. Нева	Разводка моста производится с 1:30 до 4:30 по предварительной заявке за 2 суток.			
Гренадерский	Б. Нева	Разводка моста производится с 1:30 до 4:30 по предварительной заявке за 2 суток.			
Кантемировский	Б. Нева	Разводка моста производится с 1:30 до 4:30 по предварительной заявке за 2 суток.			



Суда «Волжского пароходства» ГОТОВЫ К НАВИГАЦИИ

На судоремонтных заводах и базах технического обслуживания флота Волжского пароходства к навигации 2015 года завершается подготовка грузового, буксирного флота, несамоходных судов (барж) и судов вспомогательного флота.

Ежегодный межнавигационный ремонт 2014–2015 гг. прошел в плановом режиме. Был выполнен средний ремонт (ремонт корпусов, механизмов и электрооборудования) на 23 теплоходах проекта «Волго-Дон» и 14 судах буксирного флота, капитально отремонтированы 24 судовых двигателя. Текущий ремонт сухогрузов и буксиров-толкачей в межнавигационный период выполнялся силами экипажей на базах технического обслуживания флота Волжского пароходства.

Особенностью подготовки к навигации 2015 года стала модернизация и изменение класса 7 теплоходов типа «Волго — Дон». Сухогрузы оборудованы аппаратурой ГМССБ (глобальная морская система связи при бедствии), радио- и навигационными

приборами, доукомплектованы современным аварийно-спасательным снаряжением. Экипажи теплоходов прошли необходимую подготовку для работы в новых районах плавания в Учебно-тренажерном центре Нижнего Новгорода.

В результате проведенных работ суда изменят класс Российского Речного Регистра и смогут работать в прибрежных морских районах.

В межнавигационный период 2014–2015 гг. суда Волжского пароходства ремонтировались на Борской, Волжской, Звениговской базах технического обслуживания флота, а также на судоремонтных заводах ОАО «Борремфлот», ОАО «СРЗ «Память Парижской коммуны», ОАО «Вознесенская ремонтно-эксплуатационная база флота».

Перед началом навигации 2015 года все теплоходы Волжского пароходства будут освидетельствованы Российским Речным Регистром на соответствие требованиям и нормам Правил технической эксплуатации.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам России. По итогам навигации 2014 года было перевезено 6,3 млн тонн грузов.

Пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона входит также Северо-Западное пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.

«Пелла» поставит «Адмиралтейским верфям» буксир

ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Ленобласть) заключило контракт на поставку буксира проекта 90600 с ОАО «Адмиралтейские верфи». Как сообщает пресс-служба предприятия, контракт заключен по результатам открытого конкурса после признания ОАО «Пелла» единственным поставщиком.

Судно предполагается передать заказчику в 2016 году.

Буксир предназначен для выполнения буксировочных и кантовочных операций в порту, на рейдах и прибрежных районах, соответствующих району плавания R3, снятия с мели кораблей и судов, тушения пожаров на плавучих объектах и береговых сооружениях, участия в операциях ЛАРН, перевозки грузов, размывки льда.

Основные технические параметры: длина наибольшая — 25,4 м, ширина наибольшая — 8,8 м, осадка — 3,57 м, скорость — 11,5 узлов, символ класса — КМ Атс4 R3 Aut3 Tug по классификации РС.

Палубное оборудование: носовая якорно-буксирная лебедка Fluidmecanica с тяговым усилием 10 т и удерживающим усилием на тормозе 847 кН; буксирный гак ГМН-60 т с устройством быстрой отдачи.



ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» основан в 1950 году. В 1992 году предприятия было приватизировано. Структура компании построена по принципу холдинга и включает в себя головную фирму, а также ряд дочерних предприятий. Завод специализируется на строительстве буксиров для российских заказчиков.

Запущена серия проекта А145

На Зеленодольском заводе им. Горького началось строительство четырех скоростных теплоходов проекта А145. О запуске серии сообщил генеральный директор ОАО «Зеленодольский завод им. Горького» (входит в ОАО «Холдинговая компания «Ак Барс») Ренат Мистахов. Суда должны быть спущены на воду в 2016 году.

«Думаю, теплоходы пойдут на российский рынок: востребованность очень большая, это обсуждается на многих профильных совещаниях», — заявил Ренат Мистахов.

Стоимость одного теплохода составит порядка \$9 млн.

Теплоход проекта А145 представляет собой скоростное пассажирское судно глиссирующего типа, предназначенное для перевозки до 150 пассажиров со скоростью около 40 узлов (74 км в час) на расстояние

до 200 миль (320 км) в прибрежной морской зоне.

Спроектированные петербургским ООО «Агат Дизайн Бюро» А145 вместе с родственными им теплоходами А45 стали своего рода визитной карточкой завода им. Горького. Сегодня теплоход А45 работает на Лене, четыре А45-1 — на Енисее, два А145 — в Ямало-Ненецком автономном округе. ОАО «Зеленодольский завод им. А. М. Горького» входит в татарстанский холдинг «Ак Барс»

(63,1 процента), блокпакет — у республики. Специализацией завода является военное кораблестроение, а также судоремонт, судовое машиностроение, производство бурового оборудования и металлургии. Выручка по РСБУ в 2013 году составила 12,1 млрд рублей, чистая прибыль — 4,9 млн рублей, кредиторская задолженность — 17,1 млрд рублей. Штат предприятия составляет более 4,5 тыс. человек.



ГЕНДИРЕКТОР ОАО «СНСЗ» ИЗБРАН ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ СОВЕТА КОМПОЗИТНОГО КЛАСТЕРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Председателем Совета территориального инновационного кластера «Композитный кластер Санкт-Петербурга» избран генеральный директор ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» Владимир Середохо. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «СНСЗ».

Учредительное собрание кластера состоялось в Санкт-Петербурге, в нем приняли участие более 25 городских компаний и организаций, обладающих уникальными компетенциями в области производства и применения композитных материалов и изделий из них.

Участники собрания обсудили направления развития и стратегию развития кластера, сформировали органы управления. Управляющей организацией созданного кластера определен Центр кластерного развития Санкт-Петербурга.

Среди основных целей кластера — обеспечение основных отраслей промышленности Санкт-Петербурга (судостроение, энергетика, транспортное машиностроение, строительство, ЖКХ) современными высокотехнологичными композитными изделиями.

«Средне-Невский судостроительный завод» (расположен в пос. Понтонный, Колпинский район Санкт-Петербурга, входит в состав АО «ОСК») основан в 1912 году. На заводе построено более 500 кораблей и судов по 43 проектам для флота России и на экспорт. В настоящее время завод строит ракетные катера, тральщики, пассажирские и рабочие суда различного назначения и готовится к крупномасштабному строительству противоминных кораблей нового поколения для ВМФ России и на экспорт.

Сегодня завод является лидером композитного судостроения в России и единственным в стране предприятием, освоившим строительство кораблей и судов из 4-х видов материалов: композитных материалов, судостроительной стали, алюминий-магниевого сплава и маломагнитной стали. Именно здесь освоена современная технология изготовления корпусов из композитных материалов методом вакуумной инфузии.

ЯСЗ НАЗВАН В ЧИСЛЕ «ЛУЧШИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ»

По итогам 2014 года ОАО «Ярославский судостроительный завод» признано победителем в конкурсе «Лучшие промышленные предприятия Ярославской области». Об этом сообщает пресс-служба предприятия.

Для ОАО «Ярославский судостроительный завод» 2015 год является знаменательным — предприятие, основанное в 1920 году как небольшая катерная верфь, отмечает 95 летие.

Сегодня ОАО «Ярославский судостроительный завод» представляет собой современную финансово-стабильную отечественную верфь, выпускающую суда и корабли любой сложности гражданского и военного назначения по новейшим проектам — от малых патрульных катеров до крупных морских и речных судов водоизмещением до 2500 тонн.

В 2015 году завод вошел в портфель заказов, в котором значатся действующие государственные контракты на строительство морских буксиров для Минобороны и скоростные катера для ФСБ, а также шесть спасательных катеров-бонопостановщиков проекта А40-2Б и один рабочий катер ледового класса проекта WB22MT-1 для ФГУП «Росморпорт».

Ярославский судостроительный завод постоянно развивается, осваивая не только новые проекты, но и направления деятельности: в Нижнем Новгороде в качестве его структурного подразделения разворачивает работу конструкторское бюро, специализирующееся на полнокомплектном проектировании в области судостроения. Предприятие также освоило изготовление высококачественной мебели и элементов интерьера, отвечающих самым современным требованиям рынка.

Морскому УТЦ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова — 20 лет!



Свою деятельность ведущий в России Морской учебно-тренажерный центр Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова начал в 1995 году. Тогда, 13 марта 1995 г., четыре судоводителя Литовского морского и Беломоро-Онежского пароходств успешно завершили подготовку в качестве операторов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ).

В то время учебно-тренажерный центр был подразделением Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова. Изначально для занятий в Центре начальником академии профессором А.В. Яловенко был выделен один учебный класс. Позже появились первые тренажеры и судовое оборудование. Особое внимание уделялось подбору преподавателей. К методистам, знающим, как подавать материал, присоединились практики, имеющие опыт работы в море.

Сегодня Морской учебно-тренажерный центр Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова располагает несколькими площадками в Петербурге, Мурманске и Архангельске. За 20 лет работы на рынке Морской УТЦ стал одним из ведущих учебных центров профессиональной подготовки моряков и других категорий специалистов, связанных с обеспечением безопасности мореплавания.

Курсанты и экипажи судов проходят подготовку и дипломирование в соответствии с современными международными и отечественными требованиями, обучаются на курсах, связанных с управлением флотом, безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнений. По заказам компаний Учебно-тренажерный центр проводит обучение работе на определенных типах судов, на специфическом оборудовании. Весь учебный процесс морских и береговых специалистов основан на новейшей тренажерной базе в полном соответствии с требованиями национальных нормативных документов и Международных Конвенций, Рекомендаций и Директив.

Доля практической подготовки в рамках курсов составляет, как правило, не менее 60%. Теоретические знания отрабатываются на специальных тренажерах или реальном судовом оборудовании. Обучение принципам и навыкам поиска, спасения, эвакуации и оказания первой медицинской помощи в различных условиях выполняется в специализированном учебном бассейне и на уникальном для России пожарном полигоне.

В 2014 году в Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова прошло подготовку около 13 000 слушателей и курсантов. Динамика роста подготовки специалистов для морской индустрии составляет в Морском УТЦ ГУМРФ в среднем около 20% в год в течение последних пяти лет. Это высокий показатель, и это повод для гордости, результат упорного труда всего коллектива центра: подготовку более чем по 100 программам ведут высококвалифицированные инструкторы, имеющие богатый опыт практической работы, эксперты отрасли, работающие в классификационных обществах, администрациях морских портов, лоцманских службах,

центрах СУДС, компаниях-производителях аппаратуры.

Морской учебно-тренажерный центр Университета постоянно разрабатывает новые программы, которые помогут освоить морякам современную технику. Так, например, к числу перспективных направлений относятся: обучение плавсоставля для работы на судах, занимающихся перевозкой сжиженного природного газа и других опасных грузов, а также подготовка персонала танкеров. Более десяти лет центром осваивается методика подготовки к плаванию в ледовых условиях, ведется обучение операторов и механиков судов, оснащенных системами динамического позиционирования.

Обучение и повышение квалификации старших помощников и капитанов дизельных ледоколов, экипажей транспортных судов по работе во льдах базируется на использовании современных симуляционных технологий, опыте преподавательского состава и авторских методиках инструкторов Университета. С марта 2015 года Центр привлекает действующие ледоколы и суда ледового класса для проведения практической подготовки судоводителей маневрирования во льдах. В сентябре 2013 г. ГУМРФ начал сотрудничество с крупнейшим голландским морским колледжем STC (Роттердам) по обмену опытом в подготовке специалистов для шельфа.

Преподавательский состав постоянно совершенствует свою квалификацию. Только за последний год более двадцати инструкторов прошли подготовку в Международном морском Университете, Морской академии Ворсаш, учебно-тренажерном центре ОАО «Лукойл», в других организациях, а также стажировку на морских судах, осуществляющих рейсы по Северному морскому пути.

В Учебно-тренажерном центре действует линейка курсов обучения персонала, занятого на морских объектах нефтегазовой индустрии. Активно востребована подготовка экипажей морских буровых установок и судов их снабжения по аварийному покиданию вертолета под водой (общепринятое международное название курса — «Helicopter Underwater Escape Training» (HUET). Программа разработана в соответствии со стандартами Offshore Petroleum Industry Training Organization (ОПИТО). В дополнение к подготовке операторов динамического позиционирования (DP), судовых механиков и электромехаников (ЕТО) по техническому обслуживанию оборудования DP и высоковольтных систем современных судов и платформ, программа HUET позволит российским компаниям, оперирующим буровыми, добывающими платформами, экипажи которых доставляются вертолетами, проводить требуемую международными стандартами подготовку на русском языке в российском учебном центре в Санкт-Петербурге.

С начала 2015 года коллективом преподавателей освоен совершенно новый курс — подготовка экипажей платформ по использованию эвакуационных рукавов SKYSCAPE для экстренного покидания плавучих буровых установок в чрезвычайных обстоятельствах.

В мае 2012 г. Учебно-тренажерный центр Университета был принят в Международную ассоциацию учебных центров по выживанию на море IASST в качестве действительного члена Ассоциации. Сейчас в Ассоциацию входят учебные центры из 46 стран, и Россию представляет пока только Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. Принятие в Ассоциацию проходило на конкурсной основе и свидетельствует о признании достижений в последние годы в области тренажерной подготовки моряков и других категорий специалистов по вопросам выживания на море и обеспечения безопасности при работе на шельфе.

Динамично развивается подразделение центра в Мурманске, обеспечивая конвенционную подготовку моряков в этом стратегически важном для развития России в Арктике регионе.

Достижения Морского учебно-тренажерного центра — заслуга коллектива преподавателей, инструкторов, руководителей учебных программ, инженерной, экономической, сервисной служб, отдела дипломирования и филиалов центра. Но — не только. Это — заслуга многих сотрудников и подразделений всего ВУЗа, преподавателей факультетов, административно-управленческих служб, без содействия которых представить работу МУТЦ



«Макаровки» невозможно.

Следует отметить и постоянную поддержку начинаний и инициатив коллектива руководством Центра дополнительного профессионального образования и ректоратом ГУМРФ, в полной мере осознающих перспективность тренажерной подготовки для развития ВУЗа в целом.

Содействие всем новым проектам со стороны Минтранса России и Росморречфлота придает проектам и продуктам Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ особый статус.

Вряд ли можно было говорить в год 20-летия МУТЦ об успехах, не вспоминая помощи ведущих партнеров, заказчиков и инвесторов, самих моряков, лоцманов, операторов СУДС, спасателей ЛАРН...

Упомянутые достижения — это веки стремительного развития важнейшего направления в деятельности ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова: тренажерной подготовки как нынешних, так и будущих поколений моряков России.

2015 МОРСКОЙ БИЗНЕС РОССИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА СИ МБФ 2015

09-12 ИЮНЯ 2015 г.
г. СЕВАСТОПОЛЬ

Тел. +7 (978) 811-72-95
Факс +7 (8692) 65-33-67



Генеральный Медиапартнер: Транспорт России

Медиапартнеры: Морской Флот, SHIP2SHORE, KOMPASS, Морской Флот, ИКС

Партнер: ТЕХМОТ

www.simbf.ru



Итоги марта

Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в марте 2015 года продемонстрировали единостороннее снижение показателей.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в марте 2015 года составил 665 тыс. тонн грузов, что на 22% ниже аналогичного показателя марта 2014 года. Снижение произошло по всем показателям. В частности, погрузка уменьшилась на 23,8%, до 563 тыс. тонн, выгрузка — на 7,6%, до 103 тыс. тонн.

Как сообщили в Службе капитана порта Ростов, номенклатура грузов была представлена зерновым навалом (26,8%), незерновым навалом (25,6%), нефтью и нефтепродуктами (22%), углем и коксом навалом (9%), генгрузами (5,5%), пищевым наливом (4,7%), металлоломом (4,7%) и контейнерами (1,5%).

Судооборот порта также показал отрицательную динамику. В марте 2015 года было оформлено 185 приходов и 195 отходов судов против 234 приходов и 246 отходов годом ранее.

«В марте 2015 года статистика морского порта Ростов-на-Дону демонстрирует уменьшение общего грузооборота на 22%, которое соответствует снижению судозаходов на 20,7% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года. Перевалка зерновых грузов навалом снизилась на 15%, нефти и нефтепродуктов на 44%, угля на 9,8%, незерновых навалочных грузов увеличилась на 36%. Уменьшение грузооборота связано со снижением объемов перевалки и изменениями в номенклатуре грузов стивидорных компаний», — пояснил капитан порта Ростов Павел Захарченко.

Морской порт Азов в марте текущего года обработал 446 тыс. тонн различных грузов, что на 18% ниже аналогичного показателя за соответствующий период 2014 года. Экспорт сократился на 30%, до 349 тыс. тонн, импорт — на 39%, до 20 тыс. тонн. Транзит остался практически на уровне прошлого года и составил 10 тыс. тонн грузов. Кроме того, в марте этого года порт обработал 68 тыс. тонн каботажных грузов, в то время как в марте 2014 года каботаж не было.

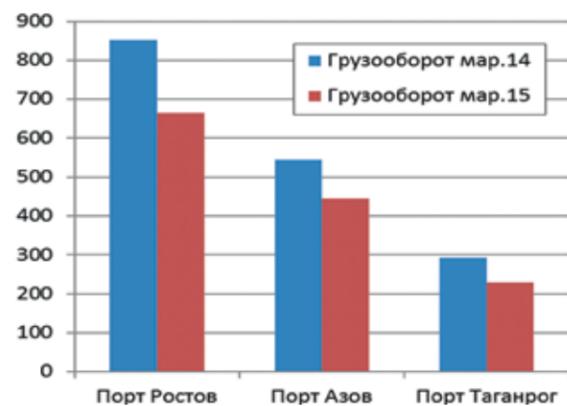
Как сообщил и.о. капитана морского порта Азов Виктор Завозин, в номенклатуре грузов за отчетный период преобладали зерновые (67,4%), нефтепродукты (20,4%) и уголь (7,2%).

Служба капитана порта зарегистрировала 131 приход и 136 отходов судов в марте 2015 года. Для сравнения — год назад было 192 прихода и 190 отходов судов.

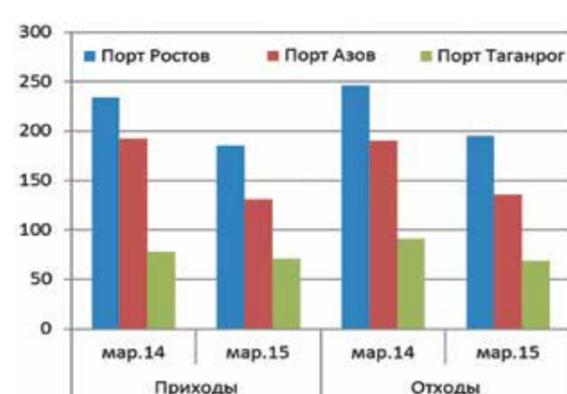
«Уменьшение грузооборота и судооборота обусловлено снижением отгрузки зерновых грузов на экспорт», — пояснил Виктор Завозин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в марте 2015 года сократился на 22% к уровню марта прошлого года и составил 229 тыс. тонн различных грузов. Судооборот также снизился: служба капитана порта за отчетный период текущего года зарегистрировала 71 приход и 69 отходов судов против 78 приходов и 91 отхода годом ранее.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ



На Дону навигация!

Транзитная навигация в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» официально открыта 1 апреля 2015 года.

Первым по Дону через шлюз Кочетковского гидроузла на погрузку в порт Татьяна проследовало судно «Бразерс-1» ООО «Палмали».

Азово-Донская бассейновая администрация к 1 апреля 2015 года подготовила водный путь и гидросооружения для открытия транзитной навигации на Нижнем Дону с обеспечением всех требований по безопасности судоходства в соответствии с государственным заданием и распо-

ряжением № АД-484-р от 26.12.2014 г. «О категориях средств навигационного оборудования и сроках их работы, гарантированных габаритов судовых ходов, а также сроков работы судоходных гидротехнических сооружений в навигации 2015–2017 годов».

Как уточнила начальник службы эксплуатации внутренних водных путей ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Елена Борисова, 1 апреля водный путь был полностью подготовлен к пропуску судов: выстав-

лена плавучая обстановка, набраны бьефы гидроузлов, закончены дноуглубительные работы.

Кроме того, были введены в эксплуатацию 22 единицы технического флота бассейновой администрации, которые готовы методом лидирования помогать пропуску судов на маловодных участках. Для увеличения глубин на девяти перекатах водного пути сужен судовый ход.

Начало, окончание на стр. 4

ЗНАМЕНАТЕЛЬНАЯ ДАТА

Имя на борту

Первый Президент Чеченской республики, Герой России Ахмат-Хаджи Кадыров трагически ушел из жизни 11 лет назад, 9 мая 2004 года, но добрая память о нем и его делах жива.



По инициативе губернатора Ростовской области Владимира Чуба теплоход судоходной компании «Донречфлот» в 2007 году назван именем Ахмата Кадырова.

С момента переименования судно доставило более полумиллиона тонн народнохозяйственных грузов в российские и зарубежные порты.

Теплоход перевозил уголь в Болгарию и Турция для работы электростанций, цемент для строительства медицинских объектов в Московской области, зерно для жителей Египта и Израиля...

Все эти годы за рубежом достойно представлял теплоход «Ахмат Кадыров» бессменный капитан Евгений Иванович Кузнецов. Знаменитое имя

на борту накладывает дополнительную ответственность на экипаж. Управление судном неслучайно доверили именно Кузнецову: за много лет работы в «Донречфлоте» Евгений Иванович зарекомендовал себя как один из самых опытных штурманов и грамотных руководителей. В прошлом, 2014, году Е.И. Кузнецову исполнилось 75 лет, из которых более 50 он проработал на флоте.

На теплоходе создан уголок памяти Первого Президента Чеченской республики Ахмата Кадырова, собраны архивные фотографии и фильмы, литература на русском и чеченском языках... В зарубежных портах судно открыто для посещения: на борту теплохода поднимаются как официальные делегации, так и простые чеченцы, в силу обстоятельств оторванные от родной земли.

Герой России Ахмат Кадыров вошел в отечественную историю как человек, восстановивший мир на чеченской земле, который, как сказал Владимир Путин, ушел непобежденным, прикрывая собой Чечню и чеченцев, достойно и мужественно исполнив свой долг. Теплоход со знаменитым именем на борту под мирным флагом продолжает благое дело укрепления дружеских и экономических связей между Российской Федерацией со странами Европы и Азии.



В оперативном режиме

Прогнозируемая маловодность на Нижнем Дону в навигацию 2015 года потребовала мобилизации судоходного сообщества: для выработки своевременных решений по обеспечению судоходства создан Оперативный штаб Азово-Донского бассейна.



Решение о создании Оперативного штаба было принято по итогам совместного совещания Росморречфлота и Росводресурсов 20 марта в Ростове-на-Дону, посвященного

оперативного штаба для выработки оптимальных решений по обеспечению судоходства и выработки предложений для Межведомственной рабочей группы при Донском БВУ о режиме работы

портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог.

В состав Оперативного штаба вошли руководитель ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» Олег Шахмарданов, капитаны морских портов Ростов-на-Дону, Таганрог и Азов, руководитель Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт», начальник Южного управления Госморречнадзора, и.о. руководителя Донского бассейнового водного управления, представители судоходных компаний. Возглавил оперативный штаб руководитель ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» Сергей Гайдаев.

Оперативный штаб работает в режиме максимальной информационной открытости. В частности, ежедневно на сайте ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» размещается информация о гарантированных глубинах в Азово-Донском бассейне, проходных осадках в акваториях морских портов Ростов и Азов, а также о дислокации флота в бассейне.

Для обеспечения судоходства на Нижнем Дону в условиях низкой водности принят ряд мер. В частности, произведено сужение судового хода для обеспечения гарантированной глубины на некоторых участках водного пути. Как рассказала начальник службы эксплуатации внутренних водных путей Азово-Донской бассейновой администрации Елена Борисова, плавучая обстановка выставлена в соответствии с решением по

сужению судового хода на девяти перекатах до 50 м, чтобы обеспечить прогнозируемую глубину 310 см.

Инспекторские осмотры с дополнительным промером глубин на лимитирующем участке водного пути от Кочетовского гидроузла до Арпачинского переката планируется проводить не реже одного раза в месяц. Первый инспекторский осмотр состоялся 9 апреля. Для промеров используется путевое судно Азово-Донской бассейновой

В настоящее время принято решение о проведении совместно с Азовским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт» инспекторских осмотров морской акватории от 3121-го км реки Дон до приемного буя Азово-Донского морского канала для определения фактических глубин на данном участке.

Кроме того, оперативный штаб определил шесть мест на водном пути, где будет возможно обеспечить безопасную паузку судов. Судоходные компании, заинтересованные в таких мероприятиях, в настоящее время оформляют лицензии на рейдовую перевалку.

Сброс определен

Расход воды через Цимлянский гидроузел до 9 июня установлен в объеме 250 куб. м/с. Об этом 3 апреля сообщили на совещании Оперативного штаба Азово-Донского речного бассейна.

Расход воды через Цимлянский гидроузел до 9 июня 2015 года установлен в размере 250 куб. м/с с учетом низкой приточности на сегодняшний день.

Как пояснил заместитель руководителя по гидротехническим сооружениям ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Евгений Обчинников, с учетом сброса из Цимлянского водохранилища в объеме 250 куб. м/с гарантированная глубина на лимитирующем участке водного пути от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката составит 310 см.

Объем сброса из Цимлянского водохранилища после 9 июня будет определен на очередном заседании Межведомственной рабочей группы 28 мая.

вопросам водохозяйственной обстановки в Донском бассейне в навигацию 2015 года.

В связи с крайне неблагоприятной водохозяйственной обстановкой в бассейне принято решение о создании Опера-

Цимлянского гидроузла в целях обеспечения безопасности судоходства. Работа штаба предполагает и общую координацию действий в Волго-Донском и Азово-Донском бассейнах, а также в акваториях морских

Планка задана

Объем подтвержденных контрактов на перевозки судоходных компаний в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в навигацию 2015 года составит не менее 6,5 млн тонн. Такой общий объем перевозок, сформированный из заключенных контрактов крупнейших судоходных компаний региона, был озвучен на совещании Оперативного штаба 3 апреля 2015 года.

Как пояснил корреспонденту «Водного транспорта» руководитель Азово-Донской бассейновой администрации Сергей Гайдаев, 6,5 млн тонн — это заявленный объем перевозок крупнейших судоходных компаний региона, по которым уже есть контракты. Однако надо учесть, что к этому объему перевозок добавятся перевозки других компаний, которые прогнозируются на уровне 5–6 млн тонн.

Общий грузооборот бассейна с учетом транзита в навигацию 2015 года откорректирован в сторону снижения и прогнозируется в объеме 11,8–12 млн тонн.

администрации, оборудованное необходимой техникой. В инспекторском осмотре приняли участие представители крупнейших судоходных компаний региона: ООО «Палмали», ОАО «Донречфлот» и ООО «Навигатор».

Заседания Оперативного штаба проводятся еженедельно в формате круглого стола с обсуждением актуальных проблем судовладельцев и выработкой оптимальных решений для их решения. «Водный транспорт» продолжит следить за развитием событий.

На Дону навигация!

Окончание, начало на стр. 3
Добавим, что на 1 апреля глубины отхода в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 340 см, от Кочетовского гидроузла до 1-го Арпачинского переката — 310 см, от 1-го Арпачинского переката до 3121-го километра водного пути — 320 см.

Как рассказал корреспонденту «Водного транспорта» руководитель бассейновой администрации Сергей Гайдаев, в навигацию 2015 года грузооборот в границах Азово-Донского речного бассейна прогнозируется в объеме 11,8–12 млн тонн.

Он уточнил, что ранее прогнозировался более высокий показатель грузооборота на пред-

стоящую навигацию на уровне 14,8 млн тонн. «На этот объем есть грузовая база, судоходные компании готовы работать, но в связи с маловодностью прогноз пришлось откорректировать в сторону снижения», — пояснил Гайдаев.

Напомним, общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна по итогам навигации 2014 года составил 14,3 млн тонн.

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



Порт в работе

ЗАО «Усть-Донецкий порт» (УДП, входит в Азово-Донское пароходство) приступило к отправке грузов водным транспортом. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор УДП Андрей Пятериков.

Первым из Усть-Донецкого порта отправился баржебуксирный состав ОАО «Донречфлот» — буксир «Капитан Ларин» с баржей «ВД 3754» с грузом серы в объеме 2 тыс. тонн.

Кроме того, в порт пришли первые вагоны-минераловозы с карбамидом, который через станцию разгрузки ж/д вагонов разгружается в крытый склад для накопления и отправки морскими судами.

Генеральный директор предприятия Андрей Пятериков сообщил, что в этом году порт будет работать с традиционной номенклатурой грузов: серой, шебнем, песком, минеральными удобрениями, зерновыми, бобовыми, углем, генеральными и тарноштучными грузами.

Отметим, что в зимний период

УДП продолжал работать: принимать грузы по железной дороге, отправлять автотранспортом, а также осуществлять фасовку минеральных удобрений.

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



Земля по закону

Все земельные участки под строительство Ростовского универсального порта приобретены компанией в рамках действующего законодательства. Об этом сообщило ЗАО «Азово-Донское пароходство», реализующее проект строительства мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт».

«Право собственности зарегистрировано в установленном законом порядке в Федеральной службе государственной регистрации кадастра и картографии в 2010 году. ЗАО «Азово-Донское пароходство» не располагает сведениями о каких-либо нарушениях при выкупе земельных участков, — отмечается в сообщении компании. — Выкуп производился в соответствии со стратегией развития Левобережной промышленной зоны. Оформление земель — многоуровневый технический и юридический процесс, в котором было задействовано множество государственных инстанций».

В пароходстве подчеркнули, что ООО «Ростовский универсальный порт» неоднократно становился объектом проверок со стороны различных контролирующих органов. Все выявленные недостатки были устранены в предусмотренном законом порядке.

Руководство ЗАО «АДП» выражает уверенность в том, что претензии проверяющих органов в адрес руководителя порта Андрея Лещенко могут быть разрешены в обычном порядке и настаивает на объективной и беспристрастной проверке фактов следственными органами.

«Мы уверены, что применение против сотрудника нашей компании таких чрезвычайных мер, как заключение под стражу, не оправданно, — рассказала пресс-секретарь АДП Надежда Каграманян».

Напомним, генеральный директор ООО «Ростовский универсальный порт» был арестован по подозрению в мошенничестве при оформлении муниципальных земель для строительства объектов МТЛУ «Ростовский универсальный порт». При этом по состоянию на 3 апреля Андрею Лещенко не было предъявлено обвинение, а его защите не представлено никаких доказательств о противоправной деятельности генерального директора ООО «РУП».

ЗАО «Азово-Донское пароходство» осуществляет в Ростовской области стратегические программы, направленные на развитие транспортной отрасли и удешевление перевозок. Несмотря на новые экономические условия и политику санкций, компания продолжает реализацию проектов международного уровня: создание индустриально-логистического центра в Усть-Донецком районе, развитие рейдовой перевалки в порту Кавказ, а также программы мультимодальных перевозок грузов.

Одним из значимых проектов для АДП является развитие контейнерного терминала ООО «Ростовский универсальный порт». ООО «РУП» ежегодно переваливает более 1,5 млн тонн грузов и является центральным звеном логистических цепочек перевалки экспортных и импортных грузов. От его работоспособности напрямую зависят сотни предприятий, для которых порт является крупнейшим оператором перевалки.

История вопроса

Ростовский универсальный порт был построен «с нуля» в промышленной зоне «Заречная» г. Ростова-на-Дону. «Водный транспорт» вспомнил основные этапы развития мультимодального логистического узла.

Работы по освоению земельных участков Нижнего Дона в промышленно-портовой зоне «Заречная» (г. Ростов-на-Дону) и строительству причальных комплексов будущего порта начались в 2006 году.

Транспортная группа «Азово-Донское пароходство» в январе 2006 года инициировала проект создания нового современного универсального морского порта на устьевом участке реки Дон.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 20.05.2008 г. № 377 инвестиционным проекту «Развитие МТЛУ «РУП» присвоен статус государственного значения. Он включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России» (2010–2015 гг. и до 2020 г.). Общая стоимость проекта составляет 24,3 млрд рублей, в том числе предусматривается финансирование из федерального бюджета в размере 6,4 млрд рублей и из регионального бюджета в размере 1,2 млрд рублей.

В 2008–2010 годы завершены первый этап реализации инвестиционного проекта. Разработана Концепция, ТЭО, началось проектирование и строительство причальных комплексов, грузовых площадок, внутрипортовых автомобильных и железных дорог.

В 2010 году ООО «Ростовский универсальный порт» безвозмездно передало в федеральную собственность земельный участок площадью 0,6 га для проектирования и строительства в морском порту Ростов-на-Дону пункта пропуска через государственную границу.

В 2011–2013 годы велись работы по второму этапу: разработка ТЗ, проведение конкурса государственным заказчиком ФКУ «Ространсmodernизация» и Администрацией Ростова-на-Дону на разработку

проектно-сметной документации по объектам железнодорожной составляющей проекта (1 очередь) и рокадной автомагистрали, изготовление проектной документации и прохождение государственной экспертизы.

Осенью 2011 года ООО «Ростовский универсальный порт» приобрело у ОАО «ТрансКонтейнер» портовый комплекс «Западный порт». Сумма сделки составила 425 млн рублей. На приобретение основных средств порта банк ОАО КБ «Центр-Инвест» предоставил РУП кредит в размере \$16 млн. Для обслуживания контейнерного терминала ООО «Ростовский универсальный порт» приобрел погрузочно-разгрузочную и вспомогательную технику на общую сумму 15 млн рублей.

Главгосэкспертиза России дала положительное заключение на возведение объектов федеральной собственности мультимодального логистического узла — припортовой железнодорожной станции и автомобильной развязки на западном подъезде к Ростову-на-Дону.

В 2012 году консорциум частных инвесторов взял на себя обязательства по проектированию соединительного железнодорожного пути от станции Универсальная до 7-го ходового пути необщего пользования и создал управляющую компанию ООО «УК «Портовая».

По данным на июнь 2013 года, в проект вложено 3,2 млрд рублей, из них частные инвестиции составляли 2,9 млрд рублей.

Губернатор Ростовской области Василий Голубев посетил Ростовский универсальный порт 21 ноября 2013 года в рамках рабочей поездки по Ростову-на-Дону. Василий Голубев уточнил динамику роста грузооборота Ростовского универсального порта: с 2008 по 2013 год грузооборот вырос более



чем в пять раз, с 250 тыс. тонн до 1 млн 600 тыс. тонн грузов.

По итогам 2013 года ООО «Ростовский универсальный порт» в два раза увеличило контейнерооборот, обработав 10,5 тыс. TEUs.

В 2014 году ООО «Ростовский универсальный порт» построило и ввело в эксплуатацию складской комплекс общего назначения. Склад площадью 2100 кв. м с высотой складирования до 6,5 м позволяет временно размещать различные грузы: биг-бэги, насыпные и тарноштучные грузы. Объем инвестиций в строительство и оборудование складского комплекса составил 20 млн рублей.

Сегодня Ростовский универсальный порт площадью 100 га располагает семью современными причальными комплексами с протяженностью причальной стенки 1150 м. При реализации проекта создано 250 новых рабочих мест. Погрузочно-разгрузочные работы в порту ведут более 30 единиц техники, в том числе 14 порталных кранов грузоподъемностью от 10 до 65 тонн каждый. Площадь открытых складских площадок составляет 90 тыс. кв. м. Номенклатура грузов, с которыми работает РУП, представлена контейнерами, углем, зерном, минеральными удобрениями, металлами, цементом, полевым шпатом, серой и другими грузами.

В порту оборудована зона таможенного контроля и работают три пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

На пресс-конференции по итогам социально-экономического развития Ростовской области в 2014 году губернатор Василий Голубев отметил, что строительство Ростовского универсального порта значимый проект для региона и будет реализовано, несмотря на задержку федерального финансирования.

Учесть новые потребности

Разрешение на строительство федеральных объектов транспортной инфраструктуры МТЛУ «Ростовский универсальный порт» необходимо получить до возобновления финансирования в 2016 году. Об этом говорили участники совещания, посвященного развитию Ростовского универсального порта, 6 апреля в Ростове-на-Дону.

При этом проектно-сметная документация для строительства федеральных объектов первого этапа МТЛУ «РУП» должна быть скорректирована с учетом текущих потребностей консорциума инвесторов. Строительство мультимодального транспортно-логистического узла ведется в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (до 2020 года)» на основе государственно-частного партнерства. Проект не исключен из ФЦП, федеральное финансирование перенесено на 2016 год.

В совещании приняли участие представители Ространсmodernизации, Министерства транспорта Ростовской области и консорциу-

ма частных инвесторов.

Напомним, от имени государства заказчиком по реализации ФЦП выступает ФКУ «Ространсmodernизация» Министерства транспорта РФ. По федеральным объектам работы ведутся в два этапа. Первый этап предусматривает строительство и развитие авто- и железнодорожной инфраструктуры на подходах к порту. Главгосэкспертиза России дала положительное заключение на возведение федеральных объектов транспортной инфраструктуры еще в 2012 году. Речь идет о строительстве станции Универсальная и ж/д пути «Перегон — ст. Казачья», которая свяжет МТЛУ РУП с крупнейшей сортировочной станцией Батайск.

Осенью 2012 года группа ин-

весторов — ООО «Ростовский универсальный порт», ЗАО «Международный Донской порт», ОАО «Ростовский порт» и ООО «Ространс-Терминал» — создали консорциум для строительства соединительного железнодорожного пути от припортовой станции к грузовым районам мультимодального транспортно-логистического узла. Консорциум частных инвесторов взял на себя обязательства по проектированию и строительству железнодорожного пути, который свяжет станцию Универсальная с границами порта, для этих целей была создана управляющая компания ООО «УК Портовая».

Развитие припортовой железнодорожной и автомобильной инфраструктуры назрело в связи

с развитием стивидорных мощностей на левом берегу Дона. В скором времени в связи с ростом грузооборота ж/д станция Заречная по своей мощности будет не в состоянии обрабатывать все грузы.

С 2012 года грузооборот портовых мощностей частных инвесторов вырос до 6,5 млн тонн. Консорциум частных инвесторов ежегодно прирастает новыми компаниями с долгосрочными инвестиционными намерениями. Так, в 2014 году в консорциум вошел Новошахтинский НПЗ (входит в группу компаний «Юг Руси»). Общий грузооборот компаний в консорциуме сегодня составляет 14 млн тонн грузов. С вводом новых объектов к 2018 году он достигнет 16 млн тонн. ПСД должна быть откорректирована с учетом растущего грузооборота, пройдена новая экспертиза и получено разрешение на строительство.

Частные инвесторы работают в тесном контакте с федеральными структурами по реализации первой очереди строительства

объектов железнодорожного транспорта, понимают трудности федерального бюджета и готовы идти навстречу просьбам государственного заказчика ФКУ «Ространсmodernизация» по удешевлению федеральной части проекта.

Строительство первой очереди проекта — станции Универсальная и ж/д пути «Перегон — ст. Казачья» — позволит снизить нагрузку на железнодорожную станцию Заречная, увеличить грузооборот транспортно-логистического комплекса, сократить сроки доставки и обработки грузов ж/д транспортом и создать 720 новых рабочих мест.

Создание рокадной автодороги в дальнейшем будет иметь огромное значение не только для развития Ростовского универсального порта, который уже сегодня оказывает полный спектр транспортно-логистических и стивидорных услуг, но и всего Левобережья в целом, поскольку существующая ул. 1-я Луговая сегодня работает на пределе пропускной способности.



Новороссийск в новых условиях

Морской порт Новороссийск уже сегодня является лидером по грузообороту в Азово-Черноморском регионе, при этом стивидорные компании готовы инвестировать значительные средства в развитие собственных мощностей для привлечения дополнительного объема грузов.

Вместе с тем успешная реализация частных инвестиционных стратегий во многом будет зависеть от развития тыловой инфраструктуры, строительства железнодорожных и автомобильных подходов в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2020 года». Об этом говорили участники XI Международного транспортного форума «ЮгТранс-2015».

ТЕНДЕНЦИЯ РОСТА

Грузооборот порта Новороссийск по итогам 2014 года вырос на 8% к уровню 2013 года — до 121,59 млн тонн. Количество судозаходов увеличилось на 9,8% — до 5780 ед. флота.

Несмотря на общую стагнацию экономики России, падение импорта в связи с девальвацией рубля, стивидорные компании не отказываются от планов по наращиванию перегрузочных и складских площадей. Так, по словам генерального директора ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) Султана Батова, реализация инвестиционных проектов группы НМТП в среднесрочной перспективе до 2020 года позволит дополнительно увеличить грузооборот морского порта Новороссийск на 29 млн тонн в год. «Общий объем частных инвестиций предполагается в размере 30–35 млрд руб. Еще 14 млрд руб. требуется инвестиций на реконструкцию объектов федеральной собственности: причалов и подходов каналов», — уточнил гендиректор НМТП.

Группа DeloPorts также намерена развивать специализированные терминалы в Новороссийске. Согласно инвестиционной стратегии компании модернизация двух терминалов — зернового «КСК» и контейнерного «НУ-ТЭП» — со строительством двух новых причалов и реконструкцией существующих — позволит увеличить к 2018 году мощности с 9 млн тонн до 14 млн тонн грузов в год.

КОНТЕЙНЕРНЫЙ ДИСБАЛАНС

Новороссийск является вторым по контейнерообороту портом России и абсолютным лидером в Черноморском регионе: в 2014 году порт обработал 720 тыс. TEUs с учетом порожних контейнеров.

По данным члена совета директоров, директора по развитию и линейным перевозкам RUSCON Ltd. Андрея Нараевского, экспорт в 2014 году составил 123 тыс. TEUs, импорт — 352 тыс. TEUs. «Когда мы говорим о дисбалансе импорта и экспорта, надо понимать, что практически все рефконтейнеры, которые приходят из Восточного Средиземноморья, обратно уходят порожними. То есть, несмотря на кажущееся изобилие порожняка в Новороссийске, очень небольшая часть может быть использована под загрузку», — отметил Нараевский.

По экспертным оценкам, падение импорта автомобильных комплектующих было сполна компенсировано ростом экспорта по различным направлениям. Андрей Нараевский прогнозирует рост экспорта из Новороссийска в 2015 году на уровне 10–15%, несмотря на ограничение экспорта по некоторым группам товаров и существующую нехватку железнодорожной инфраструктуры. При этом он подчеркивает, что многое будет зависеть от способности линий принять груз, поскольку основную долю экспорта из портов России, особенно из Новороссийска, составляют грузы в 20-футовых контейнерах, а для импорта преимущественно используются 40-футовые. Эту проблему операторам также предстоит решать.

УКРУПНЕНИЕ ФЛОТА

Контейнерный терминал ОАО «НМТП» 4 марта 2015 года обработал первое судно номинальной вместимостью до 5000 TEUs в рамках нового прямого океанского сервиса из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Новороссийск «АЕ 3» Maersk Line.

По мнению Андрея Нараевского, новый сервис — это еще один сигнал, что порт Новороссийск требует развития причалов, способных принимать крупные океанские суда. «Фактически все международные линейные операторы, работающие в России и в мире, отмечают усиливающийся процесс эскадрирования крупного тоннажа основных трейдеров», — подчеркнул эксперт. В Черное море уже сегодня заходят суда вместимостью 10

тыс. TEUs, но крупнейший российский порт Азово-Черноморского бассейна оказывается не в состоянии принять их.

Инвестиционные стратегии стивидоров учитывают мировую тенденцию укрупнения флота. Увеличение грузооборота компании планируют за счет увеличения длины причалов для обслуживания судов класса Panamax и Post-Panamax. Например, контейнерный терминал ОАО «Новорослесэкспорт» (NLE) планирует увеличить мощность с имеющихся 320–350 тыс. до 500 тыс. TEUs в рамках реконструкции до 2020 года.

Дноуглубительные работы, усиление шпунтовой стенки и увеличение длины причалов до 355 м обеспечат возможность швартовки судов класса Panamax длиной до 310 м и грузоподъемностью до 6 тыс. TEUs. Сегодня контейнерный терминал NLE принимает суда длиной до 260–280 м. В планах Зернового терминала «КСК» — увеличение глубины глубоководного причала до 15,6 м, с тем чтобы он мог обслуживать океанский флот ледвейтом до 60 тыс. тонн.

Надо сказать, что вместе с тем в Новороссийске наблюдается и противоположная тенденция на обслуживание судов класса «река-море» с осадкой до 5 м. Например, в этом году зерновой терминал «КСК» намерен использовать имеющийся мелководный причал под погрузку малого флота. Таким образом, Новороссийск может забрать на себя часть судопотока из малых портов Азовского моря.

ДЕФИЦИТ ПРИПОРТОВЫХ МОЩНОСТЕЙ

Амбициозным планам инвесторов может помешать дефицит припортовой инфраструктуры. Ограничения ощущаются уже при существующих мощностях. Так, по оценке Султана Батова, морской порт Новороссийск ежемесячно теряет возможность переработать до 200 тыс. тонн железнодорожных грузов.

«В условиях роста предложения перевозки грузов грузоотправителями мы сталкиваемся с проблемой отклонения согласования этих перевозок самим перевозчиком. В первую очередь это связано с ограничением ин-



фраструктурной составляющей. Модернизация порта должна быть тесно связана с развитием производственного транспорта и инфраструктуры общего пользования», — отметил Султан Батов.

Сограничениями пропускной способности столкнулся и зерновой терминал «КСК», который обрабатывает 70 ж/д вагонов в сутки и уже сегодня готов к увеличению пропускной способности до 100 вагонов. Однако выйти на этот показатель планируется только в 2016 году, когда будут достигнуты необходимые договоренности с РЖД.



Увеличение пропускной способности контейнерного терминала NLE и, как следствие, сокращение непроизводительных простоев судов на рейде и рост грузооборота во многом будут зависеть от развития порта Новороссийск в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (до 2020 года)», подчеркнул представитель компании «НоворослесЭкспорт».

В частности, необходимыми условиями увеличения пропускной способности железнодорожной станции Новороссийск Султан Батов назвал модернизацию технологии обработки вагонов на железнодорожной станции

и близких подходов к ней, увеличение пропускной способности на участке «Тоннельная — Гайдук», а также строительство парка «Б» и дополнительных путей в соответствии с планом реконструкции станции Новороссийск.

Батов подчеркнул, что реализация этих проектов в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России» позволит к 2020 году увеличить пропускную способность станции до 50 млн тонн.

«Успешное развитие проекта в рамках ФЦП и инвестиционной стратегии группы НМТП совместно с планами развития других стивидоров Новороссийска помо-

жет лучше компенсировать возрастающие потребности экспорта/импорта через Азово-Черноморский бассейн в среднесрочной перспективе», — добавил Батов.

Очевидно, что потенциал роста портовых мощностей у Новороссийска есть, и он весьма значительный. Воплощение в жизнь намеченных планов будет зависеть не только от федерального финансирования на создание припортовой инфраструктуры в рамках ФЦП, но и от того, как успешно частные компании сумеют приспособиться к новым условиям игры на рынке морских перевозок в условиях общей стагнации экономики России.

Кубань на старте

ОАО «Кубанское речное пароходство» (КубРП, входит в Азово-Донское пароходство) откроет навигацию по реке Кубань 25 апреля. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщила руководитель направления пассажирских перевозок КубРП Людмила Олехова.

ОАО «Кубанское речное пароходство» планирует в навигацию 2015 года перевезти не меньше пассажиров, чем в 2014 году.

«Водные прогулки является одним из любимых видов отдыха краснодарцев и гостей города, поэтому мы рассчитываем, что в навигацию 2015 года пассажиров будет не меньше, чем в про-

шлом году», — пояснила Людмила Олехова. — Ежегодный качественный ремонт флота позволяет не только обеспечить безопасность, но и сделать более комфортным для пассажиров пребывание на судах компании».

Собеседница «Водного транспорта» пояснила, что в межнавигационный период 2014–2015 годов теплоход «Дон» прошел

доковый ремонт, «Кубань» — текущий ремонт и ежегодное освидетельствование. Кроме того, в 2014 году в салонах теплоходов появилась новая мебель.

По словам Олеховой, в 2015 году сохранятся традиционные маршруты перевозок: вверх и вниз по реке Кубань, к Краснодарскому водохранилищу со шлюзованием, а также по жела-

нию заказчиков корпоративных рейсов — с высадкой на берегу.

Добавим, что ОАО «Кубанское речное пароходство» в навигацию 2014 года перевезло 28,5 тыс. человек, что на 17% больше аналогичного показателя 2013 года.

КубРП принадлежат два пассажирских судна: «Кубань» вместимостью 120 человек и «Дон» вместимостью 35 человек. Пароходство восстановило пассажирские перевозки по Кубани десять лет назад — в 2004 году.



70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Волга прифронтовая. Оборона Сталинграда

Автор
Николай Смирнов

После серьезного поражения немецко-фашистских войск на московском направлении зимой 1941/42 годов гитлеровское командование с приходом весны развернуло наступление на южном крыле советско-германского фронта с целью овладеть Кавказом и Нижней Волгой, чтобы обеспечить армию бакинской нефтью.

Обстановка, складывающаяся на фронте, наложила свой отпечаток на работу волжских речников. Наиболее важной задачей речного транспорта на Нижней Волге стала перевозка нефти и нефтепродуктов.

В начале мая 1942 года Председатель Государственного Комитета Оборона И. В. Сталин подписал в адрес ЦК компартий республик, крайкомов и обкомов партии важную директиву. В ней указывалось: «Учтите исключительное значение и роль речного транспорта в условиях войны». Предлагалось оказывать практическую помощь речным пароходствам в перевозках нефти и нефтепродуктов, хлеба, соли и других важнейших грузов из районов Нижней Волги.

ГКО в постановлении от 14 мая 1942 года обязал пароходство «Волготанкер» вывезти из Астрахани во втором квартале нефти и нефтепродуктов на 40 процентов больше, чем за соответствующий период 1941 года.

Для координации действий моряков, речников и нефтяников и оперативного руководства на месте ГКО направил в Астрахань своих уполномоченных — наркома морского флота СССР П. П. Ширишова, наркома речного флота СССР З. А. Шашкова и начальника Главнефтеснаба СССР Я. С. Широнова во главе с членом ЦК ВКП(б) М. Ф. Шкирятовым.

С целью ускорения ремонта нефтефлота астраханские заводы имени Ленина (директор С. И. Казанов) и имени III Интернационала (директор А. Н. Ермолаев) были подчинены пароходству «Волготанкер». Также пароходству были переданы 27 буксиров и 23 нефтеналивные баржи Нижне-Волжского пароходства, все перекачивающие и бункеровочные

станции на Волге и Каме.

На астраханском рейде впервые была организована бортовая перевалка нефтепродуктов из морских судов в речные, что резко сократило простой флота под погрузкой.

Проведенные срочные организационно-технические мероприятия принесли положительные результаты. Пароходство «Волготанкер» выполнило задание Государственного Комитета Оборона. Экипажи речных судов вывезли из Астрахани во втором квартале 1942 года 2142 тыс. т нефти и нефтепродуктов. В Сталинград и центральные районы страны были доставлены все необходимые запасы горючего. Это была большая победа коллектива пароходства «Волготанкер».

Важной задачей для речников на Нижней Волге была организация переправ для эвакуации населения и техники из оккупированных фашистами областей. 25 волжских переправ от Камышина до Астрахани, созданные речниками в прифронтовой полосе, существенно помогли эвакуации населения, домашнего скота, машин и оборудования, избавили тысячи советских людей от фашистской неволи. Через Волгу в июле — августе 1941 года речными судами было перевезено свыше 3 миллионов человек.

65 крупных пассажирских и 33 грузовых судна были дооборудованы в плавучие госпитали и санитарные суда.

Со второй половины июля Нижняя Волга оказалась в зоне досягаемости авиации противника. В ночь на 23 июля 1942 года враг приступил к минированию реки. К концу июля Волга была заминирована на протяжении 400 км — от Камышина до Никольского. Авиация противника стала регулярно бомбить суда

на Нижней Волге, прежде всего составы с нефтепродуктами.

Движение судов на реке стало чрезвычайно опасным. Десятки пароходов и барж подорвались на минах, сгорели от авиабомб. Большие потери несли экипажи судов. В этих условиях Нарком речфлот и Главный штаб Военно-Морского Флота утвердили Положение по регулированию движения караванов судов по реке Волге. Предусматривалось обязательное конвоирование караванов речных судов кораблями Волжской военной флотилии, на 64 буксирах были установлены зенитные орудия, на баржах — пулеметы. Ответственность за исполнение положения была возложена на заместителя наркома речного флота Г. В. Харитонову и командующего Волжской военной флотилией Д. Д. Рогачева.

Установка на судах зенитного вооружения лишила вражескую авиацию возможности вести прицельное бомбометание с малых высот. Фашистским летчикам, вынужденным сбрасывать бомбы с высоты 1000–2000 м, редко удавалось поражать цели.

Так, экипаж парохода «Сократ» (капитан А. И. Кривцов) многократно отбивал атаки самолетов противника. В память о боевом и трудовом героизме экипажа на пароходе была установлена мемориальная доска с надписью: «В период героической обороны Сталинграда в 1942–1943 гг. пароход «Сократ» под артиллерийским и минометным огнем противника доставлял горячее войскам осажденного города, отбил 9 атак немецких самолетов, при этом сбил 5 самолетов противника. Слава героическому пароходу и его команде за доблесть и отвагу в боях за нашу Родину!».

Заместитель главкома Военно-Морского Флота И. С. Исаев

писал: «Чтобы хладнокровно выдерживать атаки неприятельских самолетов на тихоходных кораблях, надо иметь какие-то особые нервы и необычайное мужество».

Работники Волжского бассейнового управления водных путей (начальник В. П. Цибин) своим самоотверженным трудом обеспечивали безопасность движения флота, проявляя при этом находчивость, отвагу и мужество. Путьцы-бакенщики следили за полетами вражеской авиации, засекали места падения мин и ограждали их знаками. Одновременно бакенщики определяли запасные судовые ходы и сопровождали проходящие суда по безопасным фарватерам, минуя заминированные участки Волги.

Вечером 23 августа 1942 года вражеская авиация совершила масштабный налет на Сталинград. Свыше тысячи самолетов непрерывно бомбили город, сбрасывая зажигательные и фугасные бомбы на жилые кварталы, волжские причалы и промышленные объекты.

Вспоминает командующий Сталинградским фронтом А. И. Еременко: «... То, что предстало перед нами 23 августа 1942 года в Сталинграде, поразило, как тяжелый кошмар. Беспорядочно, то там, то здесь взрывались вверх огнеупорные султаны бомбовых взрывов. Огромные столбы пламени поднялись к небу в районе нефтехранилищ. Потоки горячей нефти и бензина устремились к Волге. Горела река, горели пароходы на Сталинградском рейде. Визг летящих с высоты бомб смешивался с гулом взрывов, скрежетом и лязгом рушившихся зданий. Стонали гибнущие люди, надрывно плакали и зывали о помощи женщины и дети. Сердце сжималось невыносимой болью, состраданием к невинным жертвам фашистских извергов».

24 августа фашистские войска вышли на берег Волги севернее Сталинграда, блокировав все железнодорожные связи города со

страной. В связи с опасностью уничтожения судов артиллерией врага прямой наводкой по Волге мимо Сталинграда было приостановлено транзитное движение флота.

Однако через два дня по приказу военного командования в ночное время из Сталинграда вверх по Волге были отправлены три пассажирских судна: теплоход «Парижская коммуна», пароходы «Михаил Калинин» и «И. Сталин». На борту каждого из них было до 1000 человек — пассажиров и членов команды.

Противник осветил проходящие суда ракетой. Капитан теплохода «Парижская коммуна» Л. Д. Галашин приблизился вплотную к крутому правому берегу и дал полный ход. Пароход «Михаил Калинин» повторил маневр головного теплохода. Пока фашистские солдаты выкатывали на берег орудия для прямой наводки, оба судна, войдя в мертвую зону, миновали опасность.

Вся огневая мощь была обрушена на пароход «И. Сталин», который шел последним. Капитан парохода И. С. Рачков принял решение выбросить пароход на песчаную отмель острова, где могли найти спасение пассажиры и команда гибнущего судна. Осколком разорвавшегося снаряда капитан был смертельно ранен и задуманный маневр выполнил его помощник. На острове нашли спасение только около 300 человек.

После этого трагического случая основное внимание стало уделяться волжским переправам, через которые осуществлялась эвакуация жителей города, обеспечивались боеприпасами, продовольствием и пополнением подразделения 62-й и 64-й армий.

В начале октября Нижне-Волжское пароходство на переправах в Сталинграде и Красноармейске имело 27 самоходных судов и 16 несамоходных. На армейских переправах работали также плавсредства инженерных войск фронта и Волжской военной флотилии.

Начало, окончание на стр. 8

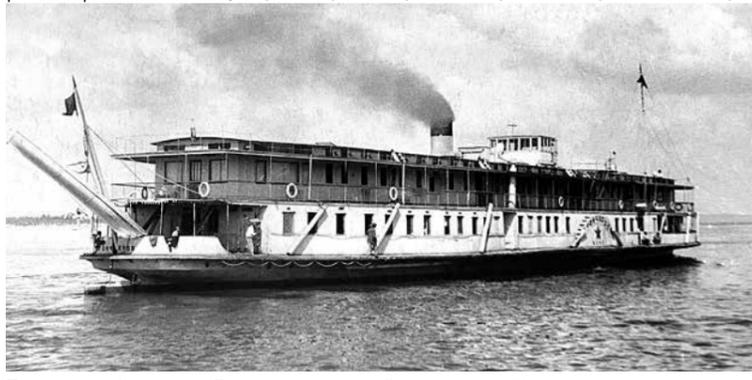
ОБОРОНА СТАЛИНГРАДА. ЛИНИЯ ФРОНТА НА 16 НОЯБРЯ 1942 ГОДА



З. А. Шашков, нарком речного флота СССР.



Буксирный пароход «Красин» с караваном нефтеналивных барж.



Пассажирский пароход «Гончаров» — плавучий госпиталь № 54.



Волгоград. Плавучий памятник речникам и судам, погибшим в годы Великой Отечественной войны.

СХЕМА СТАЛИНГРАДСКИХ ПЕРЕПРАВ ПО СОСТОЯНИЮ НА 16 НОЯБРЯ 1942 ГОДА



70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Волга прифронтовая. Оборона Сталинграда

Окончание, начало на стр. 7

Десятки несамоходных судов пароходства использовались в качестве временных причалов. Поддерживать переправы, особенно 62-й армии, было очень трудно. Противник упорно стремился их нарушить. Только за день 26 октября на причалах у оврага Банный враг обрушил 100 авиабомб, 130 мин и более 120 артиллерийских снарядов.

За сентябрь и октябрь 1942 года погибли 18 пароходов и 8 пассажирских катеров Нижне-Волжского пароходства, 8 тральщиков и 2 бронекатера Волжской военной флотилии и десятки понтонов инженерных войск фронта.

В конце октября наступление гитлеровцев было остановлено, но бои по-прежнему носили ожесточенный характер, поэтому необходимость в перевозках оставалась большой.

Не все, что требовалось, удавалось доставить на правый берег, но самое необходимое войска, сражавшиеся в Сталинграде, получали. Они не чувствовали себя оторванными от тыловых баз.

Экипажи речных судов, обслуживавших переправы, работали самоотверженно, мужественно преодолевая огненные участки Волги при артил-

лерийском и минометном обстрелах.

Особенно прославился в Сталинграде буксирный пароход «Ласточка» (капитан В. И. Крайнов). Работая на центральной переправе, а затем на переправах 62-й армии, это небольшое судно перевезло около 18 тыс. человек и отбуксировало 20 тыс. т воинских грузов.

История этого буксира полна примеров героизма и стойкости команды. Однажды от вражеского огня возник пожар на нефтештане, у причала которой под выгрузкой находилась нефтеналивная баржа. В то время мимо нефтештаны следовала «Ласточка». Капитан, оценив обстановку, изменил курс и повел буксир к барже. Экипаж парохода разъединил трубопроводы, по которым нефть с баржи разгружалась, и под непрекращающимся обстрелом противника отбуксировал баржу в безопасное место.

В одном из рейсов под ожесточенным вражеским огнем смертью храбрых погиб капитан В. И. Крайнов. Его на посту заменил механик В. А. Григорьев. Очередное задание было выполнено. Во время этого опасного рейса вахту в машинном отделении несла дочь механика Мария Григорьева.

За отличия в боях с немецко-фашистскими захватчиками по совместному

решению Главного штаба ВМФ и МРФ СССР от 20 марта 1947 года на пароходе «Ласточка» была установлена «Памятная мемориальная доска».

Суровые осенние дни навигации 1942 года стали для речников тяжелым испытанием. Во время очередного рейса вечером 22 сентября катер «Лейтенант Здоровцев», на борту которого находились 220 раненых бойцов, подвергся сильному обстрелу. Прямым попаданием мины был выведен из строя двигатель и пробит корпус. Три члена экипажа получили ранения. На катере возник пожар. Пламя удалось погасить, но катер оставался без хода. На рассвете противник возобновил обстрел, но команда под руководством капитана И. А. Соколова и механика А. А. Курпенкова устранила повреждения и доставила раненых на левый берег.

Так же мужественно и умело действовали экипажи пароходов «Пожарский» (капитан В. В. Ефимов), «Надежный» (капитан А. Я. Шваров), «Гаситель» (капитан П. В. Воробьев).

Активное участие в работе переправ принимала служба пути. Путьейцы помогали определять наиболее удобные места для сооружения причалов, в качестве лоцманов сопровождали корабли Волжской военной флотилии. Бакенщики на своих лодках перевозили личный состав воинских подразделений.

Немало раненых доставил на левый берег старший бакенщик Нижне-Купоросного переката Н. И. Субботин. А однажды ночью он провел бронекатера Волжской военной флотилии с десантом моряков к участку берега, занятому противником.

Много рейсов за ранеными на правый берег совершили под огнем противника бакенщики М. П. Борданова и Г. О. Ваганов. Не растерялась М. П. Борданова и тогда, когда у ее поста появились люди в форме командиров Красной Армии и, угрожая оружием, на ломаном русском языке потребовали перевезти их в Красную Слободу. Отважная бакенщица посадила их в лодку, но успела дать сигнал находящимся поблизости военным морякам. Вскоре военный катер догнал лодку и фашистские разведчики были задержаны.

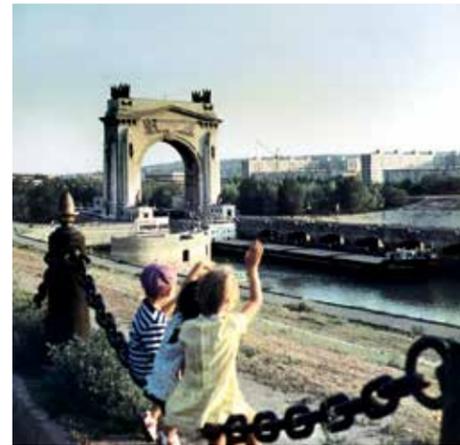
В году тяжелых испытаний на Волге, в Сталинграде, решалась судьба нашей Родины. По небольшой кромке берега пролегал один из главных рубежей Великой Отечественной войны. Советские воины не отдали его врагу, они выстояли, они победили!

Поэт Валерий Кравцов пишет:
*Это здесь, на этом рубеже,
В выщербленной пулями воронке
Трижды умирали мы уже,
Вписывая кровью в похоронки.*

*Возвращались к жизни, как в забой,
Смерть и та по-бабы голосила.
Но какая нас в последний бой
Поднимала яростная сила?*

*И теперь понять я не могу,
Силе той названия не знаю,
Только в самом сердце берегу
Образы друзей — они, как зная.*

*Всех друзей оставив в той войне,
Незажившим сердцем помню свято —
Выжил я, чтоб видели во мне
С фронта не пришедшего солдата.*



Триумфальная арка шлюза №1 Волго-Донского судоходного канала, сооруженная в 1952 году в честь защитников Сталинграда.

Перевозки на Волге осуществлялись в тяжелых фронтовых условиях. Противопоставить этому речники могли только свою стойкость, находчивость и мужество. Выполняя огненные рейсы, они действовали смело, пренебрегая опасностью, особенно когда получали задание по эвакуации раненых. «...Тысячи раненых бойцов останутся навсегда благодарны водникам, которые вывозили их из ада невиданной битвы», — отметил в своих воспоминаниях Маршал Советского Союза, командующий Сталинградским фронтом А. И. Еременко.

Командарм 62-й армии В. И. Чуйков в книге «Начало пути» так оценивает роль речников в обеспечении его солдат: «Перевозки продолжались и глубокой осенью, несмотря на сильные ветры, мороз, подвижные льды, удары вражеской авиации, артиллерийский и минометный обстрел... В эти дни и ночи речники творили исключительно героические дела. Я сам наблюдал ночью, как эти суда метр за метром, с разгона пробивая путь среди льдов, шли от пристани Тутак на север по Волге к берегу, где оборонялась 62-я армия... Об их подвигах скажут кратко: если бы их не было, возможно, 62-я армия погибла бы без боеприпасов, без продовольствия и не выполнила своей задачи».

62-я армия выстояла и выполнила задачу.

Советским солдатам и офицерам 62-й армии было очень тяжело, невыносимо тяжело отбивать ожесточенные атаки врага. Связь с Большой землей обеспечивалась только через речные переправы. Экипажи судов в крошечном аду постоянных взрывов авиационных бомб, артиллерийских снарядов и мин шли к заветной цели — причалам правого берега Волги, где так были необходимы свежие армейские подразделения, боеприпасы и продовольствие.

19 ноября 1942 года началось долгожданное наступление войск Юго-Западного и Донского, а затем и Сталинградского фронтов, которое закончилось полным разгромом 6-й армии вермахта. Все генералы штаба во главе с фельдмаршалом Паулюсом были взяты в плен.

Разгром немецко-фашистских захватчиков под Сталинградом — важнейшая Победа советского народа. Люди всей планеты склоняют головы перед памятью защитников Сталинграда, совершивших один из величайших подвигов на земле.

Фото предоставлено
издательством ООО «По Волге»

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

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

От производства до потребления



ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах России, а также Констанца и Таллин



СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная инфраструктура для надежности и оперативности поставок



СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании сертифицирована по международным стандартам



IBIA

Участник Международной Ассоциации Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

www.marinebunker.gazprom-neft.ru