

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.



№6 (12951)

Выходит один раз в месяц
15 июня 2015 года

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

МГАВТ:
нужны новые
специальности



Это предложение обсуждалось в ходе Всероссийской конференции «Морское образование: выработка рекомендаций по созданию эффективных учебно-образовательных программ, учебников, учебно-образовательных пособий и материалов», которая прошла 21 мая 2015 года в Москве в рамках V Международного форума «Морская индустрия России».

Стр. 7

НЕОБХОДИМО ТЕСНОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ

Заседание Координационного совета по транспортному образованию при Министерстве транспорта Российской Федерации под председательством министра транспорта РФ Максима Соколова состоялось в Сочи 4 июня 2015 года. Как сообщает пресс-служба Росморречфлота, в своем выступлении министр осветил наиболее актуальные вопросы интеграции транспортных вузов, необходимость более тесного взаимодействия вузов в целях формирования обоснованной позиции, отражающей специфику отраслевого образования.

В ходе мероприятия были выработаны предложения по созданию межотраслевых рабочих групп, целью которых является создание универсальных программ подготовки, выработки конкретных предложений по модернизации отраслевого образования, оптимизации сети образовательных организаций и поддержанию экономической стабильности в сложившихся условиях бюджетного финансирования.

«На заседании было отмечено, что контроль качества подготовки специалистов должен осуществляться путем общественной аккредитации организаций, осуществляющих образовательную деятельность в сфере транспорта со стороны работодателей», — говорится в сообщении.

В мероприятии приняли участие заместитель руководителя Росморречфлота Александр Пошивай, а также ректоры подведомственных учебных заведений Росморречфлота.

День судостроителя

впервые отметили в Астраханской области



День судостроителя впервые отметили в Астраханской области 15 мая 2015 года. Губернатор Александр Жилкин учредил региональный профессиональный праздник, отметив вклад астраханских корабелов в освоение нефтяных запасов российских морей.

Именно в этот день, в 1970 году, председатель Совета министров СССР Алексей Косыгин подписал распоряжение о строительстве в Астрахани плавучих буровых установок. С этой даты в стране начался серийный выпуск платформ, с помощью которых разведаны шельфовые месторождения нефти и газа.

Астраханское судостроительное производственное объединение приурочило к празднику открытие музея, который знакомит с историей судостроительных верфей, их проектами и людьми. В арсенале музея уникальные экспонаты, в том числе переданные из музея Каспийской флотилии.

Последние десять лет судостроительно-судоремонтная отрасль Астраханской области переживает новый этап, обусловленный активизацией разработок месторождений углеводородов Каспия. По данным министерства промышленности, транспорта и природных ресурсов региона, объем производства в судостроительной отрасли за это время вырос в 4,5 раза.

Поздравляя с праздником пять тысяч астраханских корабелов, губернатор Александр Жилкин подчеркнул, что «высокие результаты в судостроении позволили региону взяться за крупный долгосрочный проект федерального уровня — создание особой экономической зоны «Лотос». Сейчас дан старт созданию ее инфраструктуры.

В Карелии открыт Онежский ССЗ

В Петрозаводске 6 июня открылся «Онежский судостроительно-судоремонтный завод». По окончании церемонии был подписан Меморандум о сотрудничестве с Damen Shipyards Group.



В церемонии открытия приняли участие секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев, заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский, полномочный представитель президента РФ по Северо-Западному федеральному округу Владимир Булавин, глава Республики Карелия Александр Худилайнен.

Онежский судостроительный завод был основан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства, образованного в 1944 году. Предприятие расположено на берегу Онежского озера в Петрозаводске. Основное направление

деятельности — экспорт сухогрузов, а также других грузовых и грузопассажирских плавучих средств. В 2011 году после смены руководства производство остановилось, а предприятие обанкротилось. В конце 2014 года было принято решение о возобновлении производства и передаче завода в государственную собственность.

Начало работы завода было ознаменовано закладкой секции рабочего катера с ледовым усилением проекта ST23WIM для дальнейшего использования в Азово-Черноморском бассейновом филиале Росморпорта.

«Это первый катер из серии катеров, на которые уже сформирован портфель заказов на 2015 год и первую половину 2016 года общим объемом 1,2 млрд руб. В рамках заказа будут построены три грузоотвозных шаланды, два лоцмейстер-



ских судна и три лоцманских катера», — сказал замминистра транспорта Олерский, отметив, что возобновление деятельности завода имеет не только большое стратегическое значение, но и социальное. Закладка новых судов позволит создать в городе более 500 рабочих мест.

Завершилось торжественное открытие завода подписанием трехстороннего соглашения о социально-экономическом партнерстве между Правительством Республики Карелия, ФГУП

«Росморпорт» и Онежским судостроительно-судоремонтным заводом. Свои подписи под соглашением поставили глава Карелии Александр Худилайнен, генеральный директор предприятия «Росморпорт» Андрей Тарасенко и директор завода Владимир Майзус. Здесь же был подписан Меморандум о сотрудничестве между ООО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» и международной группой компаний «Damen Shipyards Group», представляющей многочисленные российские и зарубежные судостроительные верфи и заводы по всему миру.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**«50 ЛЕТ ПОБЕДЫ»:
СЕЗОН КРУИЗОВ ОТКРЫТ**

Атомный ледокол «50 лет Победы» ФГУП «Атомфлот» отправился 4 июня 2015 года из порта Мурманск к Северному полюсу, открыв 25-й сезон туристических круизов. Участниками круиза стали 117 туристов. Программа включает знакомство с арктическими бухтами, полярное барбекю и купание в Северном Ледовитом океане.

В этом году запланировано семь круизных рейсов.

**БАЙКАЛ:
14 МАРШРУТОВ**

В навигацию 2015 года на Байкале будет действовать 14 регулярных пассажирских направлений. Об этом заявил исполнительный директор ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (ВЧСРП) Виталий Кельманов.

Действующие маршруты будут обслуживать 22 пассажирских и грузопассажирских судна.

По прогнозам, навигация 2015 года пройдет на критических глубинах в связи с низким уровнем воды в озере Байкал и реке Ангаре, однако, по словам Кельманова, это не отразится на расписании и объемах пассажирских перевозок.

**«ОСЕТРОВО-АЛЕКСЕЕВСК»:
ПЕРЕВОЗКИ ВОЗОБНОВИЛИСЬ**

На реке Лене между городами Усть-Кутом и Киренском возобновлено пассажирское сообщение на социально значимом маршруте «Осетрово-Алексеевск-Осетрово».

На маршруте всю навигацию будет работать теплоход «Полестье-3», выполняя рейсы через день. Перевозку пассажиров осуществляет ООО «Киренский речной порт».

В 2015 году размер субсидии из областного бюджета на перевозки пассажиров по данному маршруту составит 8,8 млн руб.

**ПРИКАЗ:
ОТРЕМОНТИРОВАТЬ
ТЕПЛОХОД**

Губернатор Томской области Сергей Жвачкин поручил отремонтировать рейсовый пассажирский теплоход для жителей села Тогур Колпашевского района, сообщили в пресс-службе областной администрации. Глава региона поручил приступить к ремонту теплохода сразу после завершения навигации.

Плавучая ПОЛИКЛИНИКА



В Югре стартовал проект плавучей поликлиники, в рамках которого 26 мая теплоход «Николай Пирогов» отправился в удаленные населенные пункты региона, чтобы обеспечить жителям возможность получить качественную медицинскую помощь.

Как сообщила пресс-служба правительства ХМАО, все услуги, которые оказываются на теплоходе, предоставляются в рамках госпрограмм и являются для жителей бесплатными.

Команда «Николая Пирогова», состоящая из 24 медиков, проводит профилактические осмотры и диспансеризацию, а также оказывает первичную медико-санитарную помощь. Для этого на

теплоходе работает девять врачей узких специальностей, в том числе невролог и стоматолог. В этом году также появится и педиатр.

Теплоход вернется из плавания только в начале октября.

Условный пожар

В Омске состоялись масштабные учения МЧС, связанные с ликвидацией условного пожара на прогулочном теплоходе «Москва-112». В ходе учения свои действия по ликвидации ЧС отработала группа нескольких экстренных служб — специалисты Главного управления МЧС России по Омской области, территориального центра медицины катастроф и бригад скорой медицинской помощи, а также команда самого теплохода.

После окончания всех мероприятий, связанных с проведением учений, заместитель начальника ГУ МЧС России по Омской области по антикризисному управлению полковник Владислав Колодинский заявил: «Пожары на вод-

ном транспорте в нашем регионе, к счастью, — это редкость. Но все службы, обеспечивающие безопасность населения, все равно уделяют большое внимание предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций на борту речного судна... Сегодня

сотрудники экстренных служб отработали верно и слаженно».

Проведение учений связано с тем, что с начала мая в Омске начались регулярные прогулочные рейсы на теплоходах, которые пользуются огромной популярностью у жителей и гостей города.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПЕРВЫЙ МЕТЕОР

В Шурышкарском районе ЯНАО пассажирская навигация открылась 1 июня с приходом в отдаленное село Мужы первого метеора, передает Север-Пресс.

До настоящего времени поселения района с райцентром ежедневно связывают вертолеты. С началом навигации потребность в них отпадает до ледостава. Как сообщил начальник управления жилищно-коммунального хозяйства, транспорта, связи и эксплуатации дорог администрации района Андрей Глухих, в правительстве округа в настоящий момент решают вопросы о пассажирских перевозках на Большой Оби. В прошлом году два теплохода «Чернышевский» и «Родина» забирали пассажиров, желающих выехать на большую землю. Что касается внутримунципальных маршрутов, то расписания метеоров и катеров составлены, утверждены тарифы на перевозку.

«С паромом, перевозящим автомобили, до Югры тоже все вопросы решены, при наличии билета судно будет забирать транспорт с нашего причала», — сообщил Андрей Глухих.

**НА СОЦИАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ
В БАШКИРИИ ВЫДЕЛЯТ
4 МЛН РУБЛЕЙ**

В Республике Башкортостан из республиканского бюджета будет выделено четыре миллиона рублей в качестве дотаций для речного рейса от монумента Дружбы до Инорса, который активно используется садоводами. Об этом сообщил исполняющий обязанности гендиректора Башкирского речного пароходства Артем Леонов, который подчеркнул, что первый миллион рублей уже перечислен.

С 1 мая в Уфе начали курсировать катера по двум маршрутам: прогулочный «Чайка» и специально для садоводов — «Лагуна», по так называемому социальному рейсу — от монумента Дружбы до Инорса.

В настоящее время пароходство ведет переговоры с Гострансом республики о финансировании работ по углублению дна Белой. «Решение скорее всего будет положительным, во всяком случае, нам не отказали. У пароходства есть возможность получить финансовую подпитку...», — сообщил Леонов. В навигацию планируется перевезти 82 тыс. пассажиров, чуть больше, чем в 2014-м.

Самое старое пассажирское судно на ходу

Колесный пассажирский пароход «Николай Гоголь» внесен в Книгу рекордов России как «самое старое пассажирское судно на ходу». Об этом сообщает пресс-служба правительства Архангельской области. Владелец судна — ОАО «Центр судоремонта «Звездочка».

«Этот пароход — уже история, на нем сохранена уникальная техника начала века. В 2015 году «Гоголь» вышел в 104-ю навигацию по Северной Двине. Ежегодно он принимает более 5 тыс. жителей и гостей региона, — отметил заместитель генерального директора ЦС «Звездочка» Михаил Гольшев.

Пароход-колесник был построен в 1911 году по заказу Северного пароходного общества на Сормовском заводе в Нижнем Новгороде. С момента создания судно использовалось на пассажирских линиях. Во время Гражданской и Великой Отечественной войны

«Гоголь» использовался как плавучий госпиталь. Капитальный ремонт и реконструкцию пароход «Николай Гоголь» прошел в 1994–1996 году. На корабле бережно перебрали все механизмы судна, установили современное оборудование, полностью заменили интерьер кают и других помещений, сделав их более комфортными и уютными.

В настоящее время судно находится в регулярной эксплуатации — используется для речных экскурсионных прогулок по реке Северная Двина. Оно регулярно совершает прогулочные рейсы

в дни проведения городских и российских праздников (День города, День Военно-Морского флота, День Независимости, День Воздушного флота, профессиональных праздников — День железнодорожника, День строителя и др.) На двухпалубном пароходе имеется 30 пассажирских кают, рассчитанных на 53 пассажира.

Гостями парохода в свое время были: председатель Правительства РФ — С. В. Кириенко (1999), М. Е. Фрадков (2004), председатель Совета Федерации ФС РФ Е. С. Строев, С. М. Миرون (2002), министр финансов



А. В. Кудрин (2008), председатель Счетной палаты С. В. Степашин (2003) и многие другие. Так, 11 октября 2001 г. поездку на

пароходе совершили Его Величество Король Швеции Карл XVI Густав и Ее Величество Королева Сильвия.

В Старой Ладоге ждут круизные суда



Министр транспорта РФ Максим Соколов и глава 47-го региона Александр Дрозденко открыли новый мостовой переход через реку Волхов.

На торжественной церемонии глава транспортной отрасли России отметил, что мост на трассе М-18 «Кола» стал первым дорожным объектом в стране, сданным в эксплуатацию в 2015 году. По его словам, Минтранс планомерно развивает автодорожную сеть в Ленинградской области, поскольку она имеет стратегическое значение, и новый современный мостовой переход знаменует окончание первого этапа реконструкции важнейшей переправы через Волхов.

По словам временно исполняющего обязанности губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко, строительство современного моста важно не только для автомобилистов, но и для развития северо-восточных районов 47-го региона, которые наряду с надежным сообщением получат новый импульс для развития туризма.

«Параметры мостового перехода обеспечат заход в Старую Ладogu круизных судов, что ежегодно позволит тысячам туристовзнакомиться с достопримечательностями Ленинградской области и даст толчок к развитию малого и среднего бизнеса в прилегающих районах», — сказал Александр Дрозденко.

Глава 47-го региона напомнил, что реконструкция мостового перехода через Волхов будет продолжена и завершится в 2018 году, когда будет сдана вторая очередь переправы.

Реконструируемый мост через реку Волхов расположен на федеральной автодороге Р-21 «Кола» в Волховском районе Ленинградской области в 2 км выше по течению от города Новая Ладога. Существующий мост построен в 1957 году, имеет 2 полосы движения.

Годовое собрание «Волжского пароходства»

Годовое общее собрание акционеров ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» утвердило выплату дивидендов по привилегированным и обыкновенным акциям в размере 100 рублей на акцию. Общая сумма дивидендов составила 200,3 млн рублей. Как сообщает пресс-служба компании, чистая прибыль Волжского пароходства в 2014 году составила 476 млн рублей.

Служебные знаки

Росморречфлот учредил служебные нагрудные знаки капитанов судов и старших механиков (механиков), сообщила пресс-служба ведомства.

Нагрудные знаки учреждаются «в целях возрождения флотских традиций, повышения престижа профессий и должностей плавсостава судов морского и речного флота судов», отмечается в сообщении.

Речная экскурсия для детей

Воспитанники детского дома №1 Вологды, лучшие ученики и победители различных Олимпиад, отправились в июне на речную экскурсию. На борту теплохода всех участников праздника ждала познавательно-развлекательная программа: игры и состязания, а также выступления музыкантов, вручение наград по итогам учебного года.

Круиз на теплоходе по реке Вологде стал уже традиционным. Его устраивают каждый год в начале лета. Одновременно с детьми на борту теплохода находились члены попечительского совета детского дома, которые провели свое итоговое заседание. Попечительский совет поставил задачи на следующий год и отчитался перед воспитанниками о проделанной работе.



Круглосуточное дежурство на рейде Петропавловской крепости

Патрульный катер Северо-западного управления государственного морского и речного надзора «Патрульный-2» установлен на рейде Петропавловской крепости (Санкт-Петербург) для несения оперативного круглосуточного дежурства. Об этом сообщил руководитель Северо-западного управления Госморречнадзора Дмитрий Атлашкин.

Установка патрульного катера на рейде стала возможной благодаря тому, что ФБУ «Администрация «Волго-Балт» установила на данном участке Невы специальный

швартовный буй.

Напомним, катер «Патрульный-2», построенный ООО «Озерная Верфь» (Laky Verf, г. Шлиссельбург, Ленинградская область), был спущен на воду 28 июня 2011 года.

«Патрульный-2» оснащен всем оборудованием для выполнения контрольно-надзорных функций. Навигационный комплекс судна позволяет не только выявлять нарушения, но и документировать их.



В Петербурге открылся сезон аквабусов

В Санкт-Петербурге 29 мая 2015 года открылся сезон аквабусов — от Румянцевского спуска на Университетской набережной в 09:00 мск отправился первый в навигацию 2015 года Аквабус. Об этом сообщили в СПб ГУ «Агентство внешнего транспорта».

Отмечается, что в текущем году проделан маршрут аквабуса до Васильевского острова в связи с закрытием станции метро «Василеостровская».

Также продолжается реализация проекта «Городские причалы Санкт-Петербурга», в рамках которого в этом году три остановки аквабуса совмещены с городскими причалами: на Английской набережной, напротив Медного всадника, на Арсенальной набережной, у площади Ленина, и уже упомянутая остановка напротив Румянцевского сада.

Все остановки оборудованы информационными стендами с расписанием аквабуса, на совмещенных остановочных пунктах дополнительно размещена информация о регулярных экскурсионных маршрутах.

Большая часть остановок аквабуса находится под круглосуточным видеонаблюдением диспетчерской службы «Агентства внешнего

транспорта». В случае возникновения непредвиденной ситуации диспетчерская моментально передаст сведения в спасательные службы города и группы быстрого реагирования. Все остановочные пункты оснащены спасательными средствами, также на каждой остановке располагается стенд с правилами пользования, соблюдение которых гарантирует безопасное нахождение на объекте.

Стоимость проезда по всей линии составит 200 рублей в будние дни. Данная стоимость рассчитана с учетом субсидии в 15 млн рублей. Тариф выходного дня, который не субсидируется за счет городского бюджета, составит 382 рубля.

Между тем, заместитель председателя городского комитета по транспорту Алексей Львов сообщил, что в Санкт-Петербурге в навигацию 2016 года могут появиться три новых линии аквабуса.



«На 2016 год рассматриваем возможность связи Кронштадта с Петербургом, короткий маршрут от жилого массива на улице Яхтенная до Крестовского острова, а также «Невской линии» от метро «Рыбацкая» до Арсенальной набережной», — сказал Львов, отметив, что «нынешняя «Приморская» линия будет сохранена».

По словам замглавы комитета, в настоящее время проходят консультации с перевозчиками и комитетом по тарифам. К августу комитет рассчитывает подготовить заявки на субсидии, «а ближе к зиме» — провести конкурс, уточнил Львов.

Он подчеркнул, что приоритетом для города являются новые маршруты, где нет необходимости больших вложений в инфраструктуру.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ТАТФЛОТ» ОТКРЫЛ РЕГУЛЯРНУЮ СКОРОСТНУЮ ЛИНИЮ КАЗАНЬ — БОЛГАР — ТЕТЮШИ

Судоходная компания «Татфлот» открыла регулярную скоростную линию Казань — Болгар — Тетюши. Как рассказали «Водному транспорту» в компании, первый рейс в данном направлении был совершен 23 мая.

Из Казани «метеор» отбывает в 8.00 утра, в Тетюши прибывает в 10.50. Обратный в Казань судно отправляется в 15.00, прибывает в 17.55.

ОАО «Судоходная компания «Татфлот» работает в Республике Татарстан в акватории рек Волги и Камы. Деятельность предприятия охватывает: перевозку пассажиров, в т.ч. туристические, экскурсионные и прогулочные услуги; перевозку грузовым флотом, буксировку судов; переработку грузов и др. Компания имеет филиалы и обособленные подразделения: Казанский пассажирский порт, Чистопольский пассажирский порт, пристань «Тетюши», производственное объединение «Нерудные материалы» (ПОНМ).

НА МАРШРУТЕ КИНЕШМА-КОСТРОМА РАБОТАЕТ СУДНО НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ «ЛУЧ»

Скоростное пассажирское судно на воздушной подушке «Луч» начало курсировать по Волге между Кинешмой (Ивановская область) и Костромой 12 июня. За день 57-местный «Луч» совершает несколько рейсов по маршруту с остановками в Плесе Ивановской области и Красном-на-Волге Костромской области. Судно будет курсировать пять дней в неделю, кроме понедельника и вторника. Стоимость проезда по маршруту Кинешма — Плес составит 500 руб., Кинешма — Кострома — 900 руб.

Новый маршрут будут субсидировать бюджеты Ивановской и Костромской областей — по 6,5 млн руб. в год каждый регион.

В перспективе по водному маршруту Кинешма — Кострома планируется пустить скоростное пассажирское судно на подводных крыльях «Восход».

ОСНОВНОЙ ПОТОК ИНОСТРАННЫХ ТУРИСТОВ В ЯРОСЛАВКОЙ ОБЛАСТИ ФОРМИРУЮТ ПАССАЖИРЫ КРУИЗНЫХ СУДОВ

Ярославскую область у 2014 году посетили 3,21 млн туристов, что превышает показатели 2013 года на 35%. «В то же время число иностранных гостей в общем потоке составило около 265 тыс. человек. Это, главным образом, граждане Германии, США и Испании, прибывающие в Ярославль по Волге на круизных лайнерах», — сообщила на презентации туристических возможностей региона глава областного агентства по туризму Юлия Ветюшкина. Как передает Интерфакс, самый известный в России туристический маршрут — «Золотое кольцо России» — в 2017 году будет отмечать 50-летие.

«Великие реки-2015»

В Нижнем Новгороде прошел 17-й Международный научно-промышленный форум.

В программу 17-го Международного научно-промышленного форума «Великие реки (экологическая, гидрометеорологическая, энергетическая безопасность / I C E F)», состоявшегося в мае в Нижнем Новгороде, вошли научный конгресс «Устойчивое развитие реки в бассейнах великих рек. Приоритеты в условиях глобальных изменений», а также выставки, посвященные технологиям, оборудованию в промышленности, энергетике, жилищно-коммунальному хозяйстве, транспорте, отвечающим современным требованиям охраны окружающей среды, ресурсосбережения.

Программу Форума-2015 сформировали свыше 60 выставочных и конгрессных мероприятий различного формата — пленарные и секционные заседания, конференции, круглые столы, семинары, специализированные выставки и проекты, сессии В2В, презентации и другие. В рамках конгресса работали такие секции, как «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек», «Экологическая безопасность и снижение рисков природных и техногенных катастроф в бассейнах великих рек», «Проектирование, строительство и безопасная эксплуатация строительных конструкций, зданий и сооружений», «Практические аспекты повышения гидрометеорологической безопасности», «Рациональное использование и охрана водных ресурсов в бассейнах великих рек», «Геоинформационное обеспечение и землеустройство бассейнов великих рек, геодезии и землеустройстве», «Проблемы гидрогеологии, инженерной геологии и геоэкологии в бассейнах великих рек», «Непрерывное профессиональное образование в сфере устойчивого развития» и многие другие.

В отдельные проекты были выделены специализированные выставки: проект Росгидромета «Гидрометеорология для человека и развития экономики»; выставка Федерального агентства водных ресурсов и Верхневолжского бассейнового водного управления «Управление водными ресурсами России»; выставка Российского речного регистра.

В рамках форума состоялась презентация межотраслевого инжинирингового центра «Экологическая, гидрометеорологическая, энергетическая безопасность урбанизированных территорий», учрежденного 3 февраля 2015 года. Учредителями центра являются Волжский государственный университет водного транспорта, Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет (ННГАСУ), Департамент Росгидромета по ПФО, Нижегородский государственный университет имени Лобачевского.

На пленарном заседании ректор ННГАСУ профессор А. А. Лапшин выступил с докладом «Роль межотраслевого инжинирингового центра в обеспечении экологической, гидрометеорологической, энергетической безопасности региона». В своем докладе Андрей Александрович рассказал об истории создания Центра, его целях и задачах и первом крупномасштабном практическом проекте центра — экспедиции «Плавучий университет Волжского бассейна».

Конгресс Форума-2015 посвящен сразу нескольким памятным датам — 70-летию Победы в Великой отечественной войне, 170-летию Русского географического общества, 70-летию ЮНЕСКО, 500-летию Нижегородского Кремля, 85-летию Волжского государственного университета водного транспорта, 85-летию Нижегородского государственного архитектурно-строительного университета.

Курс к возрождению Волги

Волжский государственный университет водного транспорта принял участие в первой экспедиции «Плавучий университет Волжского бассейна».

17 мая в Нижнем Новгороде стартовала первая в истории экспедиция «Плавучий университет Волжского бассейна». От причала № 10 в рейс отправился учебный теплоход ВГУВТ «Петр Андрианов», всего же в научном проекте задействовано пять судов и около 60 человек.

Экспедиция продлилась до 19 мая на участке Волги от Нижнего Новгорода до Горьковского водохранилища, в ней приняли участие лучшие студенты и курсанты ВГУВТ и других вузов-участников проекта под руководством ведущих специалистов в своих отраслях. В частности, научным руководителем проекта является специальный представитель президента РФ по вопросам климата Александр Бедрицкий.

Помимо «Петра Андрианова» в состав экспедиции вошли маломерные исследовательские суда «Мастер» и «F-420» (с гидрометрическим оборудованием), плавучая гидрофизическая лаборатория «Геофизик» и опытовое судно «Беркут».

Во время работы «Плавучего университета» прошли открытые лекции, практикумы, в частности, по исследованию перестроения берегов Горьковского водохранилища. Здесь пригодился беспилотный летательный аппарат, с помощью которого ученые провели дистанционное зондирование берега.

Специалисты института прикладной физики (ИПФ) РАН в Горьковском водохранилище провели исследования течений, профиля дна и температуры, гидрооптических характеристик воды и ветрового волнения. А сотрудники государственного океанографического института



(ГОИН) имени Зубова занялись созданием действующей гидрологической модели на участке Волги Малое Козино — Нижний Новгород, где предполагается строительство плотины низконапорного гидроузла.

Ректор ВГУВТ И. Кузьмичев так охарактеризовал итоги работы экспедиции: «Экспедиция позволила объединить вузовскую и академическую науку, придала учебному процессу новую форму, когда студенты и аспиранты принимают непосредственное участие в проводимых работах, а экспедиционная программа насыщена лекциями и практикумами ведущих российских ученых. Разнообразие выполненных исследований и их результаты подтверждают эффективность «Плавучего университета Волжского бассейна» как инновационного проекта, направленного на решение задач в сфере экологической безопасности, наблюдения за климатическими изменениями, мониторинга состояния окружающей среды, решения задач гидродинамики и гидротехники, оценки антропогенного воздействия на речные экосистемы».

Экспедиция «Плавучий университет Волжского бассейна» является проектом межотраслевого инжинирингового центра «Экологическая, гидрометеорологическая, энергетическая безопасность урбанизированных территорий», который проводился в рамках 17-го международного научно-промышленного форума «Великие реки-2015 (экологическая, гидрометеорологическая, энергетическая безопасность)/ ICEF».

Композитный кластер Санкт-Петербурга: перспективы и технология

Участниками композитного кластера Санкт-Петербурга планируется к концу 2020 года реализовать первые инновационные проекты в привлекательных рыночных нишах и наработать портфель комплексных инновационных решений для ключевых потребителей с высокой добавленной стоимостью. Как указано в сообщении участника кластера — Средне-Невского судостроительного завода (СНСЗ, Ленинградская область, входит в структуру Объединенной судостроительной корпорации), в том числе в качестве пилотного проекта по внедрению композитных материалов и изделий из них в судостроении рассматривается проект по внедрению технологии защиты металлической поверхности судов ниже ватерлинии.

«Покрытие не только обеспечивает антикоррозионную защиту металлических поверхностей, но также обладает конструктивными свойствами, обеспечивая защиту от механических повреждений, антивандальную защиту. Кроме того, защитный слой можно выполнять по требованиям конечного потребителя, что полностью снимает необходимость регулярной дорогостоящей окраски. При этом, в качестве

следующего шага технология может быть тиражирована в сферу жилищно-коммунального хозяйства и строительства объектов инженерной инфраструктуры (опорных элементов и труб)», — приводят в сообщении слова генерального директора СНСЗ Владимира Середохи.

По существующим прогнозам в условиях реализации городской программы «Наука. Промышленность. Инновации» к 2018 году в Санкт-Петербурге объем

производства композиционных материалов удвоится.

В целом в РФ к 2020 году объем производства композиционных материалов вырастет с нынешних 22 млрд руб. до 120 млрд.

ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» (входит в структуру Объединенной судостроительной корпорации) — один из лидеров композитного судостроения в России и единственное в стране предприятие, освоившее строительство кораб-

лей и судов из 4-х видов материалов: композитные материалы, судостроительная, маломагнитная сталь, алюминий-магниево-сплав. На предприятии освоена современная технология изготовления корпусов из композитных материалов методом вакуумной инфузии. За годы существования заводом построено более 500 судов различного назначения по 43 проектам для российских и зарубежных заказчиков, в т.ч. и на экспорт.

Субподрядчикам судостроителей предлагают обнулить НДС

Власти Ленинградской области выступили с инициативой установить нулевую ставку НДС для субподрядных судостроительных предприятий. Как сообщает пресс-служба губернатора и правительства Ленинградской области, инициатива была представлена на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике в рамках проводимых Дней Ленинградской области в Совете Федерации.

По словам председателя комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Дмитрия Ялова, для региона судостроение — традиционная и системообразующая отрасль, и предприятия этой сферы «могут стать локомотивом форсированного инновационного развития региональной промышленности».

В то же время Ялов отметил,

что судостроители имеют высокую зависимость от импортных поставок и доступа к кредитным ресурсам.

Чтобы создать более комфортные условия для работы и развития судостроительных организаций, Ленинградская область выступила с инициативой внести изменения в Налоговый кодекс РФ. Область предлагает сократить расходы предприятий-субподрядчиков, осущест-

вляющих строительство судов и морской техники по заказу от генерального подрядчика АО «Объединенной судостроительной компании», а именно — установить нулевую ставку налога на добавленную стоимость для субподрядных организаций.

Отмечается, что в текущем году в Ленинградской области будет проведена научно-исследовательская работа по теме «Состояние и перспективы развития

судостроительного кластера Ленинградской области». Работа включает в себя анализ, прогноз развития рынка судостроения и судоремонта в региональном, федеральном и международном аспектах, определение потребностей в производстве, оценку спроса на продукцию. Итогом исследования станет разработка программы «Развитие судостроительного кластера Ленинградской области»

Звездный буксир

Средне-Невский судостроительный завод спустил на воду последний буксир в серии из шести судов, строящихся по заказу ООО «П.ТрансКо» для нужд ОАО «Северсталь». Буксир получил название «Толиман» (одно из названий звездной системы Альфа Центавра).

Проработка технического проекта буксира проекта 81 велась совместными усилиями, как со стороны проектанта «Спецсудопроект» и заказчика, так и со стороны завода — в качестве консультанта — на стадии согласований с Регистром. Средне-Невский судостроительный завод предлагал свои конструктивные решения и технологии.

Буксир-толкатель проекта 81 с азимутальным принципом управления движением имеет полное водоизмещение 365 тонн, длину 25 м, ширину 10 м, высоту борта на миделе 5,15 м.

Судно предназначено для толкания и кратковременной (аварийной) буксировки барж про-

екта 82, грузоподъемностью 4300 тонн, полным водоизмещением около 5200 тонн со скоростью 10 узлов. Экипаж судна 7 человек, автономность 7 суток.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», СНСЗ передал заказчику буксиры «Череповецкий металлург» и «Стальной». Был спущен на воду пятый буксир — «Альтаир». Буксир «Вега» ближайшее время приступит к ходовым испытаниям, буксир «Сириус» будет передан заказчику.

«Это не просто суда, а целая барже-буксирная система. В этом году мы сдаем заказчику шесть таких буксиров, и у нас получается уже отработанный проект, строительство которого мы готовы продолжать», — отметил

генеральный директор завода Владимир Середоха.

ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» лидер композитного судостроения в России и единственное в стране предприятие, освоившее строительство кораблей и судов из 4-х видов материалов: композитные материалы, судостроительная, маломагнитная сталь, алюминий-магниево-сплав. На предприятии освоена современная технология изготовления корпусов из композитных материалов методом вакуумной инфузии. За годы существования заводом построено более 500 судов различного назначения по 43 проектам для российских и зарубежных заказчиков, в т.ч. и на экспорт.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЭКОНОМНЫЙ «ВАЛДАЙ»

В Нижнем Новгороде на собственном производстве ОАО «Центральное Конструкторское бюро по судам на подводных крыльях имени Р.Е. Алексеева» начато строительство судна на подводных крыльях «Валдай 45Р».

Судно предназначено для перевозок пассажиров в светлое время суток в креслах авиационного типа. «Валдай 45Р» сможет принять на борт до 45 человек.

Основные характеристики судна: полное водоизмещение — 21,4 тонн; габаритная осадка на плаву -1,1 м; скорость — 65 км/ч. Дальность хода (в полном водоизмещении по запасам топлива) — 400 км. Экипаж — 2 человека.

Отмечается, что главными преимуществами нового судна в сравнении с прежними проектами бюро станет уменьшение удельного расхода топлива.

«ШКВАЛ-7» И «МП-10»

ПРОШЛИ РЕМОНТ

ООО «Верфь братьев Нобель» 4 июня 2015 года спустило на воду после ремонта разрезной теплоход «Шквал-7».

За межнавигационный период выполнены работы по ремонту рулевого устройства, валопроводов, движителей, проведены окрасочные работы корпуса судна.

Все работы выполнены в срок и приняты без замечаний, указывается в сообщении.

Двумя неделями ранее верфь после проведения ремонта спустила на воду судно землесос «МП-10» пр. 109.



«КОМЕТА»

НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

В Рыбинске Ярославской области на судостроительном заводе «Вымпел» ведется строительство пассажирского судна на подводных крыльях «Комета 120М». Судно строится по проекту, который был создан конструкторами известного в России нижегородского «ЦКБ судов на подводных крыльях имени Р.Е. Алексеева». Судно было заложено 23 августа 2013 года, 13 марта 2015 года «Комета» была перемещена из стапель-кондуктора с первой построечной позиции на вторую.

Данный проект морского судна был спроектирован на базе СПК, которые создавались в СССР по проектам «Комета», «Колхида» и «Катран». Основное предназначение данного скоростного теплохода-перевозка пассажиров в прибрежной морской зоне. Судно сможет развивать скорость хода в 35 узлов.

«Кубок памяти адмирала С. О. Макарова»

В Санкт-Петербурге впервые прошли Открытые соревнования морских вузов России по парусному спорту

В акватории Петровской косы Санкт-Петербурга в мае 2015 года впервые состоялось Открытое соревнование морских вузов России по парусному спорту «Кубок памяти адмирала Степана Осиповича Макарова». Об этом «Водному транспорту» сообщили в пресс-службе Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ). Университет совместно с Санкт-Петербургским парусным союзом при поддержке Федерального агентства морского и речного транспорта и Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга выступил организатором молодежной парусной регаты.



Первое место в соревнованиях завоевала команда Санкт-Петербургского государственного университета (СПбГУ) и получила переходящий «Кубок памяти адмирала С. О. Макарова». Второе место у Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова (Новороссийск). На третьем и четвертом месте расположились команды ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

В составы экипажей ГУМРФ вошли: Александр Чернявский (капитан), Денис Карпеев, Виктория Комарова, Юрий Фурман, Владимир Салтыков (студенты и курсанты); Евгений Шаров (капитан), Дмитрий Степанов, Владислав Русаков, Леонид Балякин, Владислав Пономарев (студенты и курсанты).

Гонки проходили на яхтах «четвертьтонного класса» флотилии учебных парусных яхт университета: «Беркут», «Арктур», «Альянс», «Алфей». Всего в регате участвовали восемь студенческих команд яхтсменов из четырех

городов России — Санкт-Петербурга, Москвы, Новороссийска, Нижнего Новгорода.

Следует отметить, что в регате были представлены следующие морские транспортные вузы: Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (две команды), Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова и Волжский государственный университет водного транспорта. Также в регате приняли участие студенческие команды яхтсменов Московского государственного университета, Санкт-Петербургского государственного университета, Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого и Военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

Мероприятие проводится в целях развития, пропаганды и популяризации студенческого парусного спорта, воспитания сильного характера, привлечения молодежи к здоровому образу

жизни и к морским профессиям, установления спортивных межвузовских контактов.

Гонки проходили с пересадкой экипажей с одной яхты на другую, чтобы уравнивать шансы всех. Все гонки регаты были проведены в непосредственной близости от набережной Санкт-Петербургского речного яхт-клуба профсоюзов, которая также послужила трибуной для зрителей.

Специальный приз Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга был вручен команде Волжского государственного университета водного транспорта, а специальный приз ректора ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — команде военных курсантов ВМИ ВУНЦ «Военно-морская академия».

В связи с интересом, проявленным к регате участниками и зрителями, мероприятие планируется проводить ежегодно.

Кроме того, курсантские команды яхтсменов из Новороссийска и Нижнего Новгорода познакомились с музеем и Морским

учебно-тренажерным центром (МУТЦ) ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и достопримечательностями Санкт-Петербурга.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — высшее техническое учебное заведение, образовательная деятельность которого направлена на подготовку высококвалифицированных кадров для транспортной отрасли. Процесс обучения в университете ведется в соответствии с Государственными образовательными стандартами, а по морским направлениям образования, учитываются требования Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

«Люди нашей отрасли. 70 лет Победы»

Федеральным агентством морского и речного транспорта совместно с Советом ветеранов морского и речного флота в целях нравственного и патриотического воспитания молодежи, увековечивания памяти о подвигах моряков и речников в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов готовится к изданию второй том книги «Люди нашей отрасли. 70 лет Победы», посвященной Победе советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов.

Росморречфлот обратился ко всем представителям отрасли с просьбой принять участие в сборе материалов обучающихся и ветеранов войны.

Для размещения материалов в книге необходимо направить в адрес Росморречфлота или ИД «Магистраль», в срок до 30 июня 2015 года, следующие материалы:

очерки о работе предприятия в период войны;
очерки о боевом и трудовом пути ныне живущих ветеранов Великой Отечественной войны и тружеников тыла из числа ветеранов отрасли (в формате Word на электронном носителе);

фотографии и фотографии времен войны и работы в отрасли в послевоенное время, в цифровом формате, в качестве пригодном для печати, с разрешением не менее 300 dpi).

Подробности и контакты размещены на сайте Росморречфлота.

Петровские чтения

Петровские чтения, посвященные 343-й годовщине со дня рождения первого императора Российской империи Петра I, прошли в музее Нижегородского речного училища им. Кулибина.

Мероприятие проведено для курсантов училища и слушателей Волжского государственного университета водного транспорта.

В ходе Петровских чтений участники мероприятия вспомнили не только о главных страницах биографии Петра I и его заслугах перед Россией, но также узнали о значении исторического указа Петра I от 1714 года для Нижегородской губернии, о приездах Петра в Нижний Новгород и той роли, которую они сыграли в развитии города как одного из центров кораблестроения и речного судоходства.

По окончании Петровских чтений у памятника Петру I на площади рядом с Зачатской башней Нижегородского кремля состоялось культурно-массовое мероприятие с возложением цветов к памятнику основателя отечественного флота.





Славный путь Усть-Донецкого порта

Усть-Донецкий порт в этом году отмечает юбилей. «Водный транспорт» вспомнил ключевые вехи 55-летней истории порта.



Строительство порта, получившего название Усть-Донецкий, было начато по проекту «Гипроречтранс» в 1956 году. Первым делом по руслу небольшого протока Сухой Донец был построен подходной канал. Местоположение для порта было выбрано с учетом того, что рядом находились места угледобычи. Новый порт позволял использовать речной транспорт для перевозки донбасского угля на Волгу, Урал, европейский север, а также через Каспий в республики Закавказья и Средней Азии.

Возводили новый объект ударными темпами. Уже в 1960 году в Усть-Донецком были введе-

ны в эксплуатацию первые три причала, где смонтировали два первых портальных крана: «Коммунар» и «Ганц». Начал работать Южный грузовой район: по итогам первой в истории порта навигации было переработано 69,2 тыс. тонн грузов.

В 1961 году принята в эксплуатацию железнодорожная ветка «Горная — Усть-Донецкий», что позволило начать интенсивную перевалку леса и других грузов с воды на железную дорогу.

К концу 1962 года вступила в строй первая очередь причалов Северного грузового района с двумя 10-тонными кранами. Всего в порту на это время действовало 304 погонных метра

причалов на Юге и 400 погонных метров — на Севере. Порт переработал первый миллион (!) тонн различных грузов.

Одновременно вокруг порта рос поселок Усть-Донецкий, который с 13 января 1961 года стал именоваться рабочим поселком — поселком строителей, портовиков и речников. Вскоре рабочий поселок Усть-Донецкий стал районным центром, забрав это звание у станции Раздорской.

Официально строительство Усть-Донецкого порта завершилось только в 1966 году: государственная комиссия приняла порт в постоянную эксплуатацию с оценкой «хорошо».

Окончание на стр. 5

Лимит глубин Понижил планку

Общий грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» по данным на 1 июня 2015 года сократился на 38,8% по сравнению с аналогичным показателем 2014 года и составил 1 млн 837 тыс. тонн различных грузов. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в администрации.

Снижение произошло по всем видам грузов. Объем обработки мазута сократился на 7,8% до 683 тыс. тонн, серы — на 34% до 286 тыс. тонн, вакуумного газойля — в 4,2 раза до 169 тыс. тонн, дизельного топлива — на 39,6% до 160 тыс. тонн, щебня — в 2,3 раза до 90 тыс. тонн.

Общий судопоток в 2015 году составляет 1290 судов, что на 30% ниже уровня прошлого года.

Грузооборот Азово-Донского речного бассейна в мае 2015 года сократился на 32,9% — до 1 млн 296 тыс. тонн грузов. В том числе, отмечено снижение внутреннего грузооборота бассейна в 2 раза до 168 тыс. тонн, транзита грузов — на 29,3% до 1 млн 125 тыс. тонн. В отчетный период в номенклатуре грузов преобладали мазут (37,9%), сера (15,7%), дизельное топливо (9,6%), вакуумный газойль (8,7%) и щебень (5,6%).

Судопоток в мае текущего года составил 825 единиц флота: 394 в движении вниз и 431 судно в движении вверх. При этом годом ранее было 1113 судов и составов: 520 в движении вниз и 593 — вверх.

Как пояснили в Азово-Донской бассейновой администрации,

снижение показателей грузооборота и судопотока в мае 2015 года связано с неблагоприятными гидрометеорологическими условиями во второй половине месяца и малыми расходами воды Цимлянского водохранилища.

Максимальная отметка Цимлянского водохранилища составила 32,54 м БС с 23 по 28 мая 2015 года при нормальном проектном уровне 36,0 м. В связи с таким наполнением Цимлянского водохранилища и в соответствии с «Основным положением правил использования водных ресурсов Цимлянского водохранилища» Донским бассейновым управлением на весенний период текущей навигации был установлен режим сработки в объеме 250 куб. м/спри гарантированном судоходном попуске 340 куб. м/с.

Фактические глубины в мае месяце составляли на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла — 370–400 см, от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки Дон — 370–380 см в первой и второй декадах месяца и 330–350 см в третьей декаде.

Напомним, для выработки своевременных решений по обеспечению судоходства на Нижнем Дону создан Оперативный штаб

Азово-Донского бассейна. Оперативный штаб организовал сопровождение судов путейскими теплоходами с запасом воды под днищем судна не менее 10 см на лимитирующих участках водного пути и оказывает содействие заинтересованным компаниям в получении согласования планов АРН для рейдовой паузы судов. Контрольные промеры глубин проведены на лимитирующих участках морского порта Ростов-на-Дону, Азово-Донского морского канала и речной части акватории морского порта Азов.

Кроме того, в целях обеспечения гарантированных навигационных попусков в 2016 году прорабатывается вопрос уменьшения сбросных расходов в межнавигационный период до 150–200 куб. м/с. В Азово-Донском бассейновом управлении подчеркивали, что окончательное решение по этому вопросу будет принято Межведомственной рабочей группой и во многом будет зависеть от засушливости в летний период 2015 года.

Добавим, что в июне 2015 года Донское бассейновое водное управление планирует сохранить попуск воды Цимлянского водохранилища в размере 250 куб. м/с.

С Днем работников морского и речного флота!

Дорогие водники!

От всего сердца поздравляем вас с профессиональным праздником!

Адмирал Нахимов когда-то давно хорошо сказал: «У моряка нет трудного и легкого пути, есть только один путь — славный». Каждый, кто связал свою судьбу с флотом, знает, что трудностей на флоте не избежать, но вопреки капризам погоды и любым напастьм вы остаетесь верны однажды сделанному выбору, профессии и морскому братству.

Желаем смело идти вперед и добиваться поставленных целей! И пусть фортуна будет к вам благосклонна. Попутного ветра и традиционных семи футов под килем!

Флотского здоровья, финансового роста, семейного счастья, любви и мира вам и вашим близким!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон».

Смешанные чувства

Морские порты Ростов-на-Дону и Азов в мае 2015 года показали снижение грузооборота и судоборота в связи с уменьшением транзита с внутренних водных путей. Таганрог, напротив, немного прибавил.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в мае 2015 года составил 1 млн 582 тыс. тонн различных грузов, что на 15,9% ниже уровня мая 2014 года. Как уточнили в службе капитана порта, номенклатура грузов за отчетный период была представлена нефтью и нефтепродуктами (40%), незерновым навалом (25,2%), углем и коксом навалом (9,6%), зерновым навалом (8%), металлоломом (6,7%), генеральными грузами (4,4%), пищевым наливом (2,4%) и металлом (2,3%).

Как пояснил и.о. капитана порта Александр Богданов, погрузка в мае текущего года увеличилась на 3,3% до 729 тыс. тонн за счет перевалки угля и кокса. Выгрузка, напротив, сократилась на 26,6% до 111 тыс. тонн. «Перевалка зерновых грузов навалом снизилась на 54,3%, незерновых навалочных грузов на 8%, нефти и нефтепродуктов на 13,8%, генеральных грузов на 23,4%», — отметил Богданов. Объем транзита за отчетный период снизился на 27,6% и составил 742 тыс. тонн грузов.

Служба капитана морского порта Ростов-на-Дону зарегистрировала 614 приходов и 609 отходов судов в мае 2015 года. Годом ранее, в мае 2014, было 756 приходов и 765 отходов судов.

«Уменьшение грузооборота связано со снижением объемов перевалки и изменениями в номенклатуре грузов стивидорных компаний, а также снижением количества транзитного флота, оформленного в морском порту Ростов-на-Дону», — добавил Александр Богданов.

Морской порт Азов в мае текущего года обработал 782,5 тыс. тонн различных грузов, что на 29,3% ниже соответствующего показателя 2014 года. По словам капитана морского порта Азова Владимира Брагина, в номенклатуре грузов преобладали нефтепродукты (52,5%), зерновые (32,3%) и уголь (6,7%).

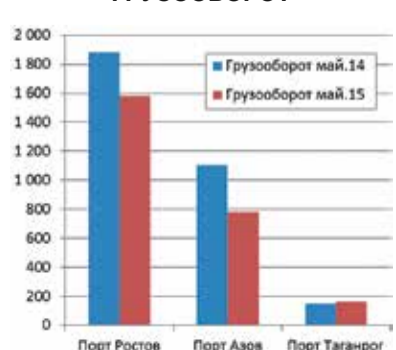
Снижение произошло по всем показателям, кроме каботаж. Экспорт сократился на 30,4% до 263,5 тыс. тонн, импорт — на 57,5% до 25,9 тыс. тонн, транзит — на 34,8% до 435,4 тыс. тонн. Каботаж в мае 2015 года составил 57,7 тыс. тонн, в то время как год назад каботажных грузов не было.

Судоборот морского порта Азов также показал отрицательную динамику. В мае 2015 года служба капитана порта зарегистрировала 361 приход и 369 отходов судов против 526 приходов и 526 отходов судов год назад.

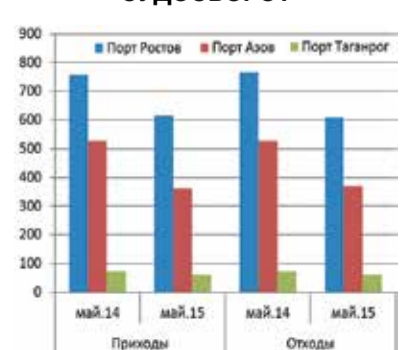
«Уменьшение грузооборота и судоборота обусловлено снижением отгрузки зерновых грузов и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в мае 2015 года вырос на 7,2% по сравнению с аналогичным показателем годичной давности и составил 163 тыс. тонн различных грузов. Судоборот за отчетный период, напротив, немного снизился: служба капитана порта оформила 60 приходов и 60 отходов судов. В мае 2014 года было зарегистрировано 72 прихода и 72 отхода судов, уточнили в порту Таганрог.

ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ





Евгений Тузинкевич: «Мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений»



— **Евгений Владимирович, расскажите, пожалуйста, каковы итоги работы порта в части обработки грузов и приема пассажиров за первый квартал 2015 года.**

— Морской порт Кавказ за первый квартал 2015 года обработал 3 млн 559 тыс. тонн различных грузов, что в три раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Экспорт из порта Кавказ увеличился по сравнению с аналогичным периодом в 2,5 раза благодаря рейдовому перевалочному району, чему способствовали благоприятные погодные условия. Впервые за четыре года суда-накопители на рейде порта Кавказ работали и зимой, то есть навигация не заканчивалась. Это связано с благоприятными погодными условиями и с тем, что в этом году в зимний период мы продолжали работать с грузами, которые раньше поступали по реке и останавливались зимой в связи с ледовой навигацией.

— А импорт?

— Импорт по итогам I квартала 2015 года уменьшился в три раза, так как основная доля импортных товаров приходилась на Республику Крым в составе Украины. Каботажные перевозки при этом увеличились более чем в 160 раз. Если за первый квартал 2014 года было перевезено 11,8 тыс. тонн, то за аналогичный период 2015 года — 1 млн 926 тыс. тонн.

Объем бункеровок по итогам трех месяцев 2015 года в порту вырос в два раза — до 84,5 тыс. тонн.

Пассажирооборот морского порта Кавказ вырос в 4,2 раза: 99 692 человека было перевезено в первом квартале 2014 года и 417 тыс. 643 человека за 3 месяца 2015 года.

За три месяца текущего года в морском порту Кавказ зарегистрировано 2 тыс. 846 судозаходов, что в два раза больше, чем за аналогичный период прошлого года, когда порт посетило 1 тыс. 481 судно.

— **Как сегодня выглядит рейдовый перевалочный комплекс? Сколько якорных мест предусмотрено?**

— На рейде в порту Кавказ открыт участок № 2, где предусмо-

тлено 16 якорных мест с максимальной осадкой судов до 16 м. Кроме того, поскольку к нам пришел приток грузов из Керчи, будет открыт участок № 3, более глубоководный, с осадками судов до 22 м. Это связано с тем, что возникают потребности в заходах судов типа Suezmax с большими осадками.

На данном этапе у нас открыто 16 якорных стоянок на втором участке, третий участок находится в процессе разминирования, так как это участок остаточной минной опасности. Там планируется 16–18 точек, но в первую очередь будут введены только четыре точки. Этими работами сейчас занимается ФГУП «Росморпорт».

— **Какие компании работают на рейде в этом году?**

— На рейде у нас работают компании, которые занимаются перевалкой нефтепродуктов: ООО «Инфотек Ново», ООО «СВА МТС», «Солид СТС». Перевалкой зерна занимаются «ЕвроТЭК-Универсал», «Линтер», «Транскарго», а также «Универсальная стивидорная компания». Кроме того, есть перевалка серы, которую ведут «СВА МТС» и «ЕвроТЭК-Универсал». Возможна также перевалка удобрений, в прошлом году этим занимался «ЕвроТЭК-Универсал».

— **Какая доля грузооборота приходится на рейд?**

— Чтобы было понятно: в прошлом году около 25 млн было перевалено в порту Кавказ, из них 17 млн было перевалено через рейдовые комплексы. Если говорить о прогнозах на этот год, то полагаю, что не менее 20–25 млн тонн грузов мы обработаем на рейдовом перевалочном районе. Эти цифры были заявлены в преддверии нового года, когда компании делали свой план.

— **То есть в этом году на рейде будет перевален объем, сопоставимый с грузооборотом всего порта Кавказ в 2014 году?**

— Точно так.

— **Сколько причалов работает сейчас на паромной пассажирской переправе в порту Кавказ? Сколько паромов курсирует?**

— На автопассажирской паромной переправе сейчас работают четыре причала: третий, четвертый, седьмой и восьмой. Железнодорожное сообщение с Крымом обеспечивается с двух причалов: пятого и шестого.

На данном этапе на переправе работают четыре больших парома «Крым», «Глюкофилоза-II», «Олимпиада» и «Протопорус-IV» и четыре небольших — «Николай Аксёненко», «Севастополь», «Керченский-2» и «Ейск». В перспективе планируется добавить от двух до четырех паромов большой вместимости.

— **Насколько стабильно работает переправа? Вот сегодня и завтра объявлено штормовое предупреждение, паромы ходят?**

— Штормовое предупреждение у нас объявляется после 15 м/с. При этом обязательными постановлениями в морском порту Кавказ для автопассажирской паромной переправы критической является скорость ветра 17 м/с. То есть, когда объявлено штормовое предупреждение, это не значит, что паромы остановились. До 17 м/с мы работаем гарантированно, а при большем ветре — по фактической погоде, потому что надо учитывать, что каждый паром имеет свои особенности.

Переправа, безусловно, работает стабильно. Это показывает и первая пиковая нагрузка 2015 года — с 1 по 11 мая. Мы, конечно, переживали, что повторятся очереди 2014 года, но при отсутствии больших очередей было перевезено на 180% больше пассажиров, чем с 1 по 11 мая 2014 года. Получается так: в 2014 году с 1 по 11 мая было перевезено 64 тыс. 628 пассажиров, за аналогичный период 2015 года — 120 тыс. 662 человека. Автотранспортом было перевезено за отчетный период в 2014 году 17 тыс. 104 человека, в 2015 — 32 тыс. 810 человек. Практически везде в два раза увеличили показатели, и при этом не было транспортного коллапса, огромных очередей благодаря выстроенной логистике и увеличению количества паромов.

— **Как именно изменилась логистика?**

— Во-первых, появилось по-

нятие единого транспортного билета, этими услугами занимается Морская дирекция — единый оператор на паромной переправе.

Во-вторых, были созданы подхватывающие парковки. Раньше людям приходилось ждать на трассе, это, конечно, очень тяжело. Сейчас у нас создано несколько парковок с нормальными условиями: они оборудованы для питания, там есть душ и туалет, постоянно дежурят правоохранительные органы. Первая парковка находится перед поселком Ильич, вторая парковка — на косе Чушка. И есть парковки непосредственно в порту перед погрузкой. В перспективе планируется создать накопительные площадки для грузового транспорта в районе 24–25-го причалов.

Этой инфраструктуры не было в прошлом году. Сегодня она работает и позволяет избежать социальных стрессов, т.е. очереди нет, люди спокойны и уравновешены.

— **Несколько вопросов по портовому сервису. Сколько буксирных компаний работает в порту?**

— В порту Кавказ работают шесть буксиров двух компаний: ООО «Аншип» и ФГУП «Росморпорт». Также у нас порядка 10 буксирных компаний работают на рейде, т.е. занимаются обеспечением непосредственно рейдовой перевозки: любой несамостоятельный плавкран должен быть обеспечен буксиром, поэтому буксиры дежурят постоянно. Максимальная мощность буксиров с учетом рейдового перегрузочного комплекса составляет до 3,5 тыс. л.с.

— **Сколько работает бункеровочных компаний? Сколько мест предусмотрено для отгрузки нефтепродуктов?**

— В порту Кавказ представлено 14 бункеровочных компаний, в среднем 60–70 тыс. тонн бункерного топлива реализуется ими в месяц. По сравнению с прошлым годом увеличение реализации бункерного топлива — в два раза. Это связано с ростом количества судозаходов. В самом порту Кавказ сейчас осталось одно место для отгрузки нефтепродуктов, а на рейде ограничений нет: есть 16 мест, и на любом из них возможна бункеровка.

— **Проводится ли дноуглубление в порту? Кем, в каком объеме? Есть ли план увеличения глубин?**

— Дноуглубление проводится Росморпортом. За 2014 год объем дноуглублений составил 149 тыс. куб. м. На 2015 год планируется порядка 155 тыс. куб. м. Дноуглубительные работы про-

водятся периодически в течение всего года.

На подходном канале в порт Кавказ поддерживается глубина 6,5 м. На рейде разные точки имеют разные глубины, максимальная глубина — 18,5 м, рабочая осадка составляет 16 м. Это естественные глубины, которые не планируется увеличивать.

Однако, чтобы увеличить осадку принимаемых в порту судов, мы делаем третий участок на рейде с глубинами до 24 м и рабочей осадкой до 22 м.

— **Количество транспорта в порту увеличилось, объемы перевалки растут, насколько аварийно-спасательные средства готовы к этой нагрузке?**

— Аварийно-спасательные средства в основном обеспечиваются у нас Морспасслужбой Росморречфлота. По порту несут аварийно-спасательную готовность не менее трех судов каждые сутки. Например, сейчас, когда мы с Вами беседуем, это суда «Меркурий», «Импульс» и «Зенит». Они же и ведут контроль за обеспечением планов ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН).

У компаний, работающих на рейде, достаточно большие объемы перевалки опасных грузов, т.е. у них федеральный уровень по ЛАРН и соответственно задействованы свои силы и средства по плану ЛАРН. Раз в три года, согласно планам ЛАРН, должны проводиться учения. Так, до конца мая будет проводиться учения ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и компания «ЕвроТранс» с привлечением Ространснадзора, прокуратуры и других контролирующих органов.

Хочу подчеркнуть, что даже при увеличившемся грузообороте порта аварийно-спасательных сил и средств пока достаточно.

— **Какой прогноз по работе порта можете дать на 2015 год?**

— Если на центральном районе порта сохранятся объемы перевалки на уровне прошлого года, то в 2015 году мы сможем обработать до 30 млн тонн грузов, с учетом работы третьего грузового района. Службы и портовые мощности готовы к таким объемам.

Если говорить о пассажирской переправе, то с учетом количества паромов и возросших мощностей допускаем, что в этом году с потоком справимся. Майские праздники тому подтверждение: мы благополучно отработали. В этом году мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений.



Славный путь Усть-Донецкого порта

Продолжение, начало на стр. 3

Усть-Донецкий порт быстро стал одним из крупнейших в Российской Федерации. По итогам восьмой пятилетки (1966–1970 гг.) в числе лучших в отрасли был коллектив Усть-Донецкого порта под руководством Ю.Н. Ямщикова. За пятилетку порт переработал 21 млн тонн грузов, сверх плана было переработано 2,5 млн тонн. А уже в 1970 году порт стал рекордсменом: за этот год портовики Усть-Донецка переработали миллион тонн лесных грузов. Такое еще не удавалось ни одному порту МРФ.

Конечно, в истории предприятий, как и человеческой судьбе, бывают взлеты и падения. После

распада Советского Союза судьба предприятия оказалась под угрозой: высокие темпы инфляции, неплатежи, нехватка оборотных средств вызвали сбой производственного цикла, возникали и задержки выплат заработной платы... Усть-Донецкий порт обрел самостоятельность и в новых экономических условиях учился работать и выживать.

Время показало, что предприятиям водного транспорта эффективнее работать объединяя усилия. В январе 2003 года было создано закрытое акционерное общество «Азово-Донское пароходство»: в состав АДП вошло более 20 предприятий, в том числе Усть-Донецкий порт и Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод.

Сегодня Усть-Донецкий порт по-прежнему остается крупнейшим речным портом на юге России и самым большим промышленным предприятием в Усть-Донецком районе Ростовской области. АДП располагает 9 механизированными причалами общей протяженностью 1265 м и площадью для единовременного хранения 400 тыс. тонн грузов.

В 2014 году традиционную номенклатуру грузов — серу, щебень, песок, уголь, минеральные удобрения, генеральные и тарноштучные грузы — дополнили зерновые. В порту введен в эксплуатацию комплекс по перевалке зерновых грузов. Он включает в себя склад объемом хранения до 5 тыс. тонн зерновых грузов,



оборудование для погрузки и разгрузки автотранспорта, автомобильеразгрузчик для погрузки на суда производительностью до 3 тыс. тонн в сутки, 80-тонные весы с возможностью приема зерновозов длиной до 24 м, а также лабораторию качества зерна.

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

У жителей Усть-Донецкого по-

селка с портом связана история семьи: почти у каждого жителя в роду найдется портовик — дед, отец, дядя или брат... Школьники приходят на причалы в День открытых дверей, осматривают мастерские и не только расспрашивают инженеров о специфике работы, но и рассказывают свои личные истории. Здесь трудились дед, а там, за причалом, всегда ловили рыбу и мерялись рекордами...

Жизни порта и поселка так тесно переплелись, что уже и не отделить одну от другой. Неслучайно и День порта, и День поселка отмечают в один день. В апреле этого года в честь 55-летия порта и поселка заложили памятный сквер. А совсем скоро, 4 июля, жителей и гостей Усть-Донецка ждет большой праздник по случаю юбилея.



Порты ждет комплексное развитие

Инфраструктура морских портов Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог требует комплексного развития в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года.

Об этом 19 мая говорили участники заседания Морского совета при Правительстве Ростовской области под председательством первого заместителя губернатора Александра Гребенщикова, сообщает официальный портал правительства региона.

«Существующие глубины и обеспеченность навигационным оборудованием морских портов в Азове, Таганроге и Ростове-на-Дону позволяют принимать туристический и яхтенный флот, однако причальная инфраструктура требует развития», — отмечается в сообщении.

Увеличить пропускную способность морского порта Ростов-на-Дону планируется за счет строительства и увеличения рейдовых стоянок на рейдах «Нижнегниловской», «Донецкий-1», «Донецкий-2», «Александровский», «Постоянный карантинный», «Нахичеванская протока» и «Кумженский». Объем дноуглубления составит 155,43 тыс. куб. м. Сметная стоимость строительства составляет 22,2 млн рублей. Проектная документация уже получила положительное заключение государственной экспертизы. В настоящее время ожидается получение разрешения на строительство от Росморречфлота. Начало строительного-монтажных и дноуглубительных работ запланировано на третий квартал 2015 года.

В морском порту Таганрог

запланировано строительство базовой станции NAVTEX, которая обеспечит судам в акватории Таганрогского залива уверенный прием навигационной и гидрометеорологической информации и будет способствовать повышению безопасности мореплавания. По итогам проведения конкурсной процедуры контракт на выполнение проектных работ заключен с ГНЦ ФГУП «Южморгеология», срок выполнения — 30 июня 2015. Начало строительного-монтажных работ запланировано на 2016 год.

В морском порту Азов намечена реконструкция причала № 1 в селе Кагальник (Лоцпост), которая предусматривает дноуглубление и берегоукрепление, доведение причального фронта до 105 м и глубины у причала до отметки 4 м, а также создание дополнительных складских площадей. Реализация проекта позволит решить имеющиеся сейчас проблемы стоянки судов, задействованных при обслуживании средств навигационного оборудования. Проектная документация получила положительное заключение государственной экспертизы. Начало строительного-монтажных работ запланировано на 2015 год.

Кроме того, для развития инфраструктуры морского порта Азов предусмотрено строительство прямых и обратных лазерных створов на втором и третьем коленях Азово-Донского морского

канала. Это уменьшит боковые уклонения судов от оси канала и в целом улучшит условия судоходства на канале. В ближайшее время будет осуществлен выбор подрядной организации на выполнение работ по проектированию. Приступить к строительным-монтажным работам планируется во втором полугодии 2016 года.

Как отметил Александр Гребенщиков в ходе заседания, развитие акваторий морских портов необходимо не только в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу: водно-транспортная отрасль Дона должна в принципе соответствовать мировым требованиям туристического и яхтенного флота. Задача портов — реализовывать свои проекты не как отдельные мероприятия, а как комплекс мер, направленных на совершенствование работы портовых мощностей.

Морской совет при Правительстве Ростовской области действует с 2005 года. Он является постоянно действующим коллегиальным совещательным органом и создан для обеспечения согласованных действий органов власти федерального и регионального уровня и местного самоуправления муниципальных образований, расположенных непосредственно на побережье Азовского моря, и организаций-участников морской деятельности. Председателем Морского совета является губернатор Ростовской области Василий Голубев.

Время проектировать

Приступить к проектированию Багаевского гидроузла планируется в 2015 году, несмотря на спад в экономике страны. Об этом заявил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко на заседании Оперативного штаба 14 мая в Ростове-на-Дону.

Александр Давыденко отметил, что в настоящее время уже ведется проектирование низконапорной плотины со шлюзом на Волге, в ближайшее время планируется приступить к проектированию Багаевского гидроузла.

По его словам, в связи с экономическим кризисом приступить к строительству будет возможно, скорее всего, не ранее 2018 года, а до этого времени важно подготовить проект.

Заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк подчеркнул, что строительство Багаевского гидроузла является одним из важных мероприятий, которые обеспечат решение про-

блемы маловодности на Нижнем Дону, с которой судовладельцы столкнулись в этом году.

Строительство Багаевского гидроузла поддержало и министерство транспорта Ростовской области. Региональный министр транспорта Виталий Кушнарев заявил, что сегодня нет сомнений в необходимости строительства Багаевского гидроузла. «Хочется надеяться, что те мероприятия, которые мы имеем в перспективе, мы реализуем, и они сделают наши реки более полноводными и более пригодными и для судоходства, и для питьевого водоснабжения, и для рыболовства», — отметил министр транспорта Ростовской области.





70-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне посвящается

Сороковые роковые

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

Продолжение, начало
в майском номере газеты
«Водный транспорт Дон».

Поскольку задачи, стоявшие перед Азовской военной флотилией, значительно усложнились, в октябре было принято решение об укреплении ее командования. Новым командующим флотилией стал контр-адмирал С.Г. Горшков — впоследствии крупный военачальник, командующий Черноморским флотом, Главнокомандующий Военно-Морским флотом, заместитель Министра обороны СССР, Адмирал Флота Советского Союза, дважды Герой Советского Союза.

После захвата фашистами Мариуполя и Таганрога корабли Азовской флотилии перебазировались в Ейск и в станицу Приморско-Ахтарскую, где были в срочном порядке организованы военные судоремонтные предприятия. В дальнейшем суда флотилии приняли непосредственное участие в неудачной для наших войск Керченско-Феодосийской десантной операции 1941–1942 годов, в эвакуации наших войск из Крыма летом 1942 года, в обороне Таманского полуострова. 5 сентября 1942 года, в связи с изменением стратегической ситуации, корабли Азовской флотилии были включены в состав Новороссийского оборонительного района и активно участвовали в знаменитых десантах на Малую Землю. Именно там героически погиб майор Цезарь Львович Куников: случилось это 14 февраля 1943 года, в день освобождения нашего родного города — Ростова-на-Дону — от фашистов. За боевые подвиги Цезарь Куников был удостоен звания Героя Советского Союза.

Вернемся, однако, на наш родной Дон. Осенью 1941 года фашисты упорно стремились все дальше на восток. Ближайшей их целью был Ростов-на-Дону — «во-

рота Кавказа», как образно назвал наш город гитлеровский министр пропаганды Геббельс. (Выражение это, хотя и принадлежало врагу, оказалось очень удачным и быстро вошло в наш лексикон.) Была развернута эвакуация наиболее важных предприятий и населения города на восток и юг страны. Частичной эвакуации подверглись и судоремонтные заводы. Так, часть оборудования и большая группа рабочих и служащих завода «Красный Дон» были вывезены водным путем по Дону в Калач, а затем по железной дороге — в Омск. Завод «Красный моряк», как и чуть раньше таганрогский судоремонтный завод, оказались в туркменском городе-порте Красноводске, на берегу Каспия. В то же время в Ростове были оставлены как часть оборудования, так и многие рабочие, выполнявшие срочные фронтные заказы.

Тяжелая ситуация сложилась в середине ноября на донских автомобильных и пешеходных переправах в черте Ростова. Продолжалась эвакуация предприятий и населения. Буденновский деревянный наплавной мост фашистская авиация сильно повредила и продолжала постоянно бомбить. Строившийся новый стальной мост еще не был готов. Оставалась (если не считать находившихся уже за пределами городской черты Аксайского понтонного и временного железнодорожного мостов) единственная действующая переправа на 29-й линии с двумя наплавными мостами — через Нахичеванскую протоку и собственно Дон. Но и они были частично разрушены и не могли обеспечить быструю эвакуацию. В срочном порядке организовали переправу в районе поселка Верхнегниловского, но подходы к ней были очень неудобными.

Зима в тот год выдалась ранняя, и к середине ноября Дон уже покрылся довольно толстым слоем льда. Было решено, для ускорения



Герой Советского Союза
Ц.Л. Куников.



Разрушенный Литерный железнодорожный мост в Ростове, 1943 г.



Контр-адмирал С.Г. Горшков,
командующий Азовской
военной флотилией.

эвакуации, в срочном порядке организовать еще одну ледовую пешеходную переправу — возле Кировского спуска. Для обеспечения большей безопасности переправы рабочие находящегося рядом завода «Красный Дон» под руководством своего директора П.И. Кондакова 18 ноября 1941 года, менее чем за сутки, героическими усилиями изготовили и проложили по льду деревянный настил длиной около 750 метров (Дон в этом месте очень широкий) и шириной порядка пяти метров. Пешеходы сразу же начали направляться именно на эту переправу, да и некоторые легковые автомашины тоже, хотя и с риском, пересекали Дон по ледовой дороге. С левого берега, от Чеморадочки, эвакуированных вывозили по железной дороге — сюда раньше успели протянуть подъездной путь от станции Заречная.

Переправу в Аксайской защищали подошедшие туда канонерские лодки «Октябрь» и «Серафимович». Они обеспечивали противовоздушную оборону мостов.

Чтобы быстрее завершить переправу эвакуируемого населения, а затем и воинов-защитников города на левый берег, пробив себе дорогу по льду, к 29-й линии подошли небольшие пароходы «Ока» (капитан И.Д. Любимов) и «Саламандра» (капитан И.Ф. Ардынцев), три катера и две баржи. Рейс за рейсом совершали эти практически беззащитные суда. Днем и ночью шла переброска военной техники, грузов и личного состава. 21 ноября фашисты вступили в Ростов, но переправа продолжала работать, вывозя по приказу командования последних защитников города.

Только 23 ноября к донскому берегу прорвались фашистские танки и огнем своих орудий потопили небольшие речные суденышки. Но даже это не смогло полностью остановить работу переправы. Спасшиеся речники

по ночам продолжали перевозить укрывшихся красноармейцев на лодках. Поскольку левый берег оставался под контролем советских войск, там быстро был сформирован мощный военный «кулак», с помощью которого фашистов, не успевших еще освоиться в оккупированном ими городе, в считанные дни вышибли из Ростова на рубеж, находящийся примерно на полпути от Ростова до Таганрога.

Первая оккупация Ростова-на-Дону оказалась короткой — с 21 по 29 ноября 1941 года, при этом Азов захвачен фашистами не был. Серьезнейший контрудар советских войск оказался весьма успешным: Ростов-на-Дону стал первым крупным городом и областным центром, отбитым у врага. В те ноябрьские дни военные моряки отдельного Донского отряда активно помогали советским войскам, готовившимся отбить Ростов у фашистов. После первого освобождения Ростова корабли Донского отряда и переданные ему катера отрядов водного заграждения стали на зимнюю стоянку и ремонт в Ростовском порту. Небольшие суда, которые могли пройти под временными мостами, были направлены на ремонт и дооснащение в Азовский порт.

За неделю пребывания в Ростове фашисты не успели причинить ему (кроме привозального района, а также отдельных зданий в других частях города) серьезных разрушений. Большинство предприятий, в том числе и судоремонтные заводы, довольно быстро смогли приступить к работе и начать выполнение срочных заказов.

В то же время в результате разрушения главного железнодорожного моста его конструкции упали в Дон, перекрыв водный путь. Ростовский порт оказался разделенным на две не связанные друг с другом части. Быстро восстановленный временный Литерный железнодорожный мост позволял проходить под ним только небольшим речным судам.

Чтобы обеспечить водную связь Ростова с Азовом, Ейском и другими городами Приазовья, не захваченными врагом, пришлось в срочном порядке отремонтировать старые причалы цементного завода «Союз» и завода «Совелит» на правом берегу Дона (в поселке Верхнегниловском). Использовались также причалы небольшого судостроительного завода в поселке Нижнегниловском (до войны он выпускал деревянные рыболовческие суда). А причалы завода «Красный моряк» удачно подошли для отстоя и ремонта судов Азовской военной флотилии, эвакуировавшихся из Таганрога. Часть судов ремонтировали и на Азовской судовой верфи. Это небольшое предприятие выполняло и другие заказы, выпуская понтонные переправы, аэросани и даже макеты ложных аэродромов.

Что касается судоремонтных предприятий, находящихся на берегу Дона выше железнодорожного моста, то у их причалов ремонтировались небольшие речные суда и катера. Кроме того, «Красный Дон» выполнял ответственный заказ по выпуску и ремонту понтонных переправ.

Регулярного пассажирского судоходства вверх по Дону в период между двумя оккупациями уже не было. Действовали только многочисленные переправы, а также велась доставка срочных грузов военного и гражданского назначения в донские станицы. После перерыва, вызванного первой оккупацией, возобновились и строительство Буденновского стального наплавного моста. Однако нехватка металлоконструкций, а также квалифицированных специалистов — мостовиков и сварщиков — снова, как и перед первой оккупацией, не дала возможности завершить эту работу, что в дальнейшем заметно осложнило ситуацию на ростовских переправах...

Продолжение в следующем номере «Водного транспорта».

Морским классам быть!

Открытие Морских классов и посвящение школьников в курсанты состоялось 1 июня, в День защиты детей, на базе Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта.

Морские классы профильной подготовки были созданы в 2015 году по инициативе Ростовской региональной общественной военно-патриотической организации «Молодежный морской клуб». Они являются структурным подразделением Координационного военно-патриотического образовательно-спортивного морского центра.

«Организация морских классов является первым этапом реализации инновационного проекта Молодежного морского клуба в рамках создания «Ростовского военно-патриотического образовательно-спортивного Морского центра», создание

которого в 2014 году поддержал глава администрации Ростова-на-Дону С.И. Горбань», — пояснил председатель морского клуба Александр Лазарев. Учреждение морских классов профильной подготовки в Ростове-на-Дону произошло при поддержке ООО «Газпромнефть Марин Бункер».

В почетном строю под Андреевским флагом 1 июня были посвящены первые 80 воспитанников молодежных военно-патриотических объединений — учащихся школ Железнодорожного и Пролетарского районов донской столицы. В дальнейшем организаторы планируют увеличить численность курсантского состава до 100 человек.

Комплексная образовательная программа Морских классов рассчитана на три года обучения и ориентирована на учащихся среднего и старшего школьного возраста. Первый год обучения является общеобразовательным, а второй и третий — уже предполагают специальную подготовку по классам сходных воинских должностей ВМФ России, специальностям гражданского флота, водным видам спорта и т.д.

Профильную и военно-патриотическую подготовку курсанты будут проходить на базе Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта (РКВТ), Дворца творчества детей и молодежи Ростова-на-Дону и Мо-



лодежного морского клуба. По словам директора РКВТ Владимира Маевского, целью создания Морских классов является, в первую очередь, военно-патриотическое воспитание молодежи: «Конечно, по окончании Морских классов мы будем рады

видеть ребят в стенах нашего колледжа или Института водного транспорта им. Седова. Но даже если ребята выберут другой профессиональный путь, Морские классы будут для них хорошей школой и спортивной, и военно-патриотической подготовки».

Паром для переправы «МРС — о. Ольхон»

Корпусные работы по строительству нового парома для переправы «МРС — о. Ольхон», которое ведет ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (ВСРП), выполнены на 95%.

С момента доставки парома в Иркутск из Усоля-Сибирского, где проводились работы по его строительству, корпус судна был полностью собран, испытан и принят службами речного регистра. Кроме того, была проведена большая работа по доставке надстроек парома из Усоля-Сибирского, установлена рулевая рубка, выставлены трапы и лестницы, осуществляются работы по монтажу систем.

После спуска парома на воду начнется доработка всех систем и механизмов, проведение швартовых и ходовых испытаний,

которые намечены на осень 2015 года. Планируется, что в навигацию 2016 года паром займет свое место на паромной переправе «МРС — Ольхон» и приступит к перевозке пассажиров и автомобилей.

Восточно-Сибирское речное пароходство ведет строительство парома по заказу ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области». Новый паром будет обслуживать переправу «МРС — о. Ольхон» и позволит увеличить ее пропускную способность на 30%. Стоимость проекта составляет 252 млн руб.



Юбилейное ИМЯ

Новое быстроходное пассажирское судно проекта А45-2 спустило на воду со стапелей ОАО «Хабаровский судостроительный завод». Вместимость теплохода составляет 100 человек, а само судно носит символическое для 2015 года в России название — «70 лет Победы».

В церемонии торжественного спуска на воду нового судна приняли участие губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт, его замы, председатель Законодательной думы Хабаровского края Виктор Чудов, руководство ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», сотрудники завода, их семьи, другие приглашенные гости.

Назначение быстроходного пассажирского судна А45-2 — перевозка пассажиров на внутренних водных путях на линиях протяженностью до 650 км. Район плавания — внутренние водные бассейны разряда «О». Судно эксплуатируется в светлое время суток при температуре наружного воздуха от -5 до +34 °С и относительной влажности до 70%, по чистой воде, в свободный ото льда навигационный период.

Скорость хода судна — около

70 км/ч. Дальность плавания — около 650 км. Наличие двух реданов и автоматически управляемых интерцепторов позволяет увеличить гидродинамическое качество судна на 20–25% по сравнению с традиционными судами глиссирующего типа как при движении на тихой воде, так и в условиях волнения.

«Мы рассчитываем, что летом завершим ходовые испытания и в сентябре поставим судно на маршрут. Скорее всего — в низовья Амура, это еще предстоит решить эксплуатирующей организации. Власти региона продолжают системную работу по обновлению речного флота. Два заказа на строительство судов проекта А45-2 от правительства края уже есть. Будем также продвигать продукцию завода и в других дальневосточных регионах», — подчеркнул губернатор Вячеслав Шпорт.



Экологические суда проекта RT29 отправились на ходовые испытания

Сосновский судостроительный завод (Кировская область) отправил на ходовые испытания экологические суда проекта RT29 (строительные номера 10601 и 10602) «Эколог-1» и «Онежец ББК» для ФКУ «Речводпуть» Росморречфлота.

Закладки килей экологических судов проекта RT29 (строительные номера 10601 и 10602) «Эколог-1» и «Онежец ББК» состоялись 20 декабря 2012 года. Спуск — 14 мая 2015 года.

Порт приписки судна «Эколог-1» — Красноярск, порт приписки судна «Онежец ББК» — Повенец.

Экологическое судно предназначено для приема и выдачи сточно-фановых и подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами с температурой вспышки не ниже 60 °С, а также сухого мусора.

Район плавания — внутренние водные пути России, соответствующие району плавания О 2.0.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ССК ПОСТРОИЛА КАТЕР «БАРЕНЦ 9000»

ООО «Северная судостроительная корпорация» (Архангельск) на класс Российского Речного Регистра разработало проект и построило новое пассажирское судно — скоростной глиссирующий катер «Баренц 9000».

Катер позиционируется как инновационное решение в вопросе пассажирских перевозок: при размерениях судна 10,0 м x 3,0 м в нем размещается 22 пассажирских места в варианте для транспортировки на короткие расстояния и 18 мест для дальних маршрутов протяженностью до 700 км.

СУДНО «ЖАРТАС» ДЛЯ КАЗАХСТАНА

ООО «Самусьский судостроительно-судоремонтный завод» (СССЗ) спустило на воду судно «Жартас», построенное для Семейского предприятия водных путей (Казахстан). Об этом сообщает пресс-служба администрации Томской области.

Судно является обстановочным теплоходом, предназначено для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки и контроля глубин судового хода на внутренних водных путях. Длина теплохода — 24 м, ширина — 3,68 м. Стоимость проекта 29,5 млн рублей.

«Жартас» стал вторым судном, построенным заводом по заказу департамента транспорта Республики Казахстан. По своему назначению он аналогичен теплоходу «Жайык», который СССР поставил Казахстану в 2014 году.

В настоящее время на Самусьском заводе продолжается строительство баржи для Семейского предприятия.

УНИКАЛЬНЫЕ ЯКОРЯ

Нижегородский судостроительный завод «Метмаш» начал выпуск якорей повышенной держательной силы (ПДС). По словам производителей, аналогов в нашей стране пока нет — выпуск таких якорей налажен только в Китае и Нидерландах.

Первый серийный образец якоря ПДС производства завода «Метмаш» был поставлен ОАО «Завод «Красное Сормово». Презентация российского якоря ПДС состоится осенью 2015 года на выставке «Нева», которая пройдет в конце сентября в Санкт-Петербурге.

ПРИОРИТЕТ БАШКИРИИ — КАПРЕМОНТ СУДОВ

Внутренний водный транспорт в Башкирии будет развиваться за счет модернизации и капитального ремонта имеющихся судов, строительства судов на верфи Затонского судостроительно-судоремонтного завода. Об этом сообщил руководитель Гостранса Республики Башкортостан Ильяс Муниров в ходе заседания коллегии ведомства.

МГАВТ: нужны новые специальности



Увеличение выпуска специалистов — членов экипажей с морскими и речными дипломами является одним из наиболее эффективных вариантов подготовки кадров для морского и речного флота. Такое мнение высказал проректор по научной работе Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) Олег Соляков в ходе Всероссийской конференции «Морское образование: выработка рекомендаций по созданию эффективных учебно-образовательных программ, учебников, учебно-образовательных пособий и материалов», которая прошла 21 мая 2015 года в Москве в рамках V Международного форума «Морская индустрия России».

(капитана и механика), обеспечивающий перевозки грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах по ВВП, что позволит поднять уровень транспортного обеспечения всех регионов, в т.ч. Крайнего Севера.

Также, отметил Олег Соляков, это будет способствовать развитию деловых перевозок пассажиров с применением современных скоростных судов и водного такси и повышению безопасности судоходства на ВВП.

«Так как плавание на ВВП России регламентируется национальными нормативными документами России, международными профессиональными дипломами для членов экипажей судов на ВВП недостаточно», — считает проректор вуза. Члены экипажей судов смешанного (река-море) плавания должны иметь

два профессиональных диплома: морской и речной.

По мнению Солякова, необходимо специальное образование и соответствующая подготовка, подтвержденная национальным речным дипломом.

«Наш вуз имеет многолетний

успешно управляют морскими судами под различными флагами, командуют судами смешанного (река-море) плавания, а также речными судами под Государственным флагом РФ в различных климатических зонах Евразии», — пояснил он.

Международных профессиональных дипломов для членов экипажей судов на ВВП недостаточно.

опыт подготовки членов экипажей судов смешанного плавания по специализации «Судовождение на морских и внутренних водных путях». Выпускники этой специализации в процессе итоговой аттестации дипломируются на два профессиональных диплома: морской и речной. Вот уже несколько десятилетий они

По словам Солякова, специалисты с морскими и речными дипломами особо востребованы на рынке труда. «Практически все выпускники нашей академии трудоустраиваются по специальности», — подчеркнул Соляков.

Московский институт инженеров водного транспорта был учрежден в 1980 году на базе Мо-

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

В частности, МГАВТ предлагает дополнить национальный справочник профессий и специальностей новой специальностью (должностью) по квалификации СПО (среднее профессиональное образование) — «Судоводитель на внутренних водных путях с правом эксплуатации судовых энергетических установок». Это будет специалист по управлению судами на внутренних водных путях (ВВП) с совмещением профессий

Продажа пакетов акций предприятий водного транспорта России на аукционах в 2015 году



Пароходства

ОАО «Амурское пароходство» 25,5%

Общество является базовым предприятием транспортно-логистического направления одного из ведущих лесопромышленных холдингов России — RFP-Group. ОАО «Амурское пароходство» является основным исполнителем государственной программы «Северного завоза» в Хабаровском крае и Амурской области, в период навигации доставляя социально значимые грузы в труднодоступные районы Северных территорий. Помимо этого, в собственности предприятия находятся порты и перегрузочные комплексы — ООО «Терминал Совгавань», ЗАО «Торговый порт Благовещенск», ЗАО «Торговый порт Поярково», Николаевский портовый перегрузочный комплекс на базе ЗАО «Николаевская РЭБ флота».

ОАО «Северное речное пароходство» 31,32%

Предприятие осуществляет по государственному заказу перевозки грузов в пункты малых рек с ограниченным сроком навигации, в районы Крайнего Севера и приравненные к ним районы, осуществляет перевозки для Министерства обороны РФ. Флот «река-море» плавания осуществляет перевозки сухогрузов в международных сообщениях, в бассейне арктических морей, по внутренним водным путям России с выходом на единую глубоководную систему. Суда внутреннего плавания эксплуатируются в бассейне реки Северная Двина с выходом на внутренние водные пути Европейской части России и в бассейнах Белого, Баренцева и Карского морей, обслуживая более 500 пунктов погрузки-выгрузки, в т.ч. в труднодоступных районах Севера.

ОАО «Северное морское пароходство» 20%

Флот СМП состоит из универсальных сухогрузов дефайтом 2,5–14 тыс. тонн, которые перевозят все виды сухих грузов, включая радиоактивные и опасные грузы. Северное морское пароходство осуществляет морские линейные, трамповые, мультимодальные перевозки, доставку грузов на необорудованный берег, буксировку различных объектов, технический менеджмент (ремонт, снабженческие, шипчандлерские и складские услуги), обеспечивает тренажерную подготовку экипажей, выполняет корректуру морских навигационных карт, пособий и руководств для плавания, снабжает суда смешанного (река-море) плавания навигационными картами внутренних водных путей. Флот СМП в основном имеет ледовый класс Л 1, часть судов — усиленный, что позволяет компании оставаться основным круглогодичным перевозчиком по порту Архангельск, в портах Скандинавии и Финского залива, на регулярной основе успешно работать на трассе Северного морского пути.

ОАО «Мурманское морское пароходство» 25,5%

Крупнейшая судоходная компания, обеспечивающая базовую долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. Пароходство занимает лидирующие позиции в перевалке и транспортировке нефти, а также активно развивает направления деятельности, связанные с проведением геологоразведочных работ, развитием транспортной инфраструктуры, строительством гидрокомплексов. Конкурентным преимуществом пароходства является наличие судов усиленного ледового класса, что повышает конкурентоспособность при работе на Балтийском и Северном бассейнах в зимний период. Мурманское морское пароходство — единственная в мире судоходная компания, оперирующая атомным ледокольным флотом.

Порты

ОАО «Мурманский морской рыбный порт» 100%

Самый большой рыбный порт на Севере Российской Федерации. Осуществляет обслуживание рыбопромысловых судов, перегрузку и хранение нефтепродуктов. Состоит из трёх грузовых районов, занимает территорию более 160 га, общая протяженность причального фронта превышает 4 км, длина железнодорожных путей — 30 км, подкрановых — 3 км. Незамерзающий Кольский залив позволяет предоставлять портовые услуги круглогодично.

ОАО «Омский речной порт» 25,5%

Порт оснащен необходимым количеством специализированного флота (несамоходные баржи грузоподъемностью от 1 до 2,6 тыс. тонн), техники (портальные краны грузоподъемностью от 5 до 27 тонн, плавучие краны грузоподъемностью от 5 до 16 тонн), а также имеет в наличии подъездные пути. Основными видами деятельности предприятия являются переработка и перевозка минерально-строительных грузов, твердого топлива, лесных грузов и др., добыча и продажа песка, работы по намыву территорий, организация прогулок на теплоходах по реке Иртыш и прочие.

ОАО «Хабаровский речной торговый порт» 25,5%

Технически оснащенный современный порт, в инфраструктуру которого входят 6 высокомеханизированных причалов протяженностью 565 п. м в трёх грузовых районах. Порт оснащен мощной перегрузочной техникой, позволяющей перегружать грузы весом до 40 тонн. Технические возможности порта позволяют производить добычу, перевозку, выгрузку нерудно-строительных материалов, перерабатывать генеральные грузы до 4 млн тонн ежегодно.

Официально уполномоченный продавец — ОАО «Российский аукционный дом» Для справок: 8 (812) 334-57-98, 8 (921) 746-78-89, imanova@auction-house.ru