

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием Национальной 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

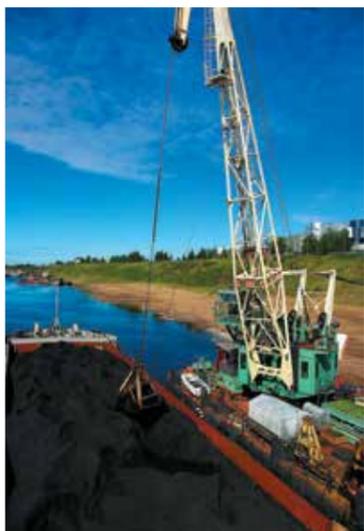
Указом Президиума
Верховного Совета
СССР за большой
вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный
транспорт» награждена
орденом Трудового
Красного Знамени.



№6 (12939)

Выходит один раз в месяц
15 июня 2014 года

ЛОРП вывел на реки более ста судов



ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ОАО «ЛОРП») в процессе завоза грузов задействовало 101 ед. флота с общей грузоподъемностью 155,75 тыс. тоннажа, из них 20 единиц буксирного, 28 ед. наливного и 53 единицы сухогрузного. Об этом сообщает пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

Стр. 2

...НА БАЙКАЛЕ

ОАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (ВСРП) 24 мая 2014 года рейсом теплохода «Восход» по маршруту «Иркутск — Ливьянка — Большие Коты» открыло навигацию на Байкале. В связи с аномально теплой погодой навигация в Иркутске открылась на неделю раньше — уже с 1 мая начали курсировать речные теплоходы «Лебедь», «Сокол» и «Москва-67».

Ежегодно пассажирскими судами ВСРП перевозится около 200 тыс. человек по 12 рейсовым маршрутам, грузовыми судами — около 2 млн тонн грузов.

...НА НОВОСИБИРСКОМ ШЛЮЗЕ

На Новосибирском судоходном шлюзе, на территории Но-

Навигация в разгаре...



восибирского района водных путей гидросооружений и судоходства — филиала ФБУ «Администрация Обского БВП» 20 мая 2014 года состоялась торжественная церемония открытия навигации. В рамках мероприятия была организована производственная экскурсия по Новосибирскому судоходному шлюзу и посещение музея шлюза.

...В ПЕЧОРСКОМ БАСЕЙНЕ

Торжественное открытие 76-й навигации на водных путях Печорского бассейна состоялось 21 мая 2014 года. В мероприятии приняли участие работники и ветераны ФБУ «Администрация «Печораводпуть», Печорского речного

училища — филиала ФГБОУ ВПО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», представители ОАО «Печорский речной порт» и руководство судоходных компаний. В рамках мероприятия состоялось торжественное построение курсантов с церемонией поднятия государственного флага Российской Федерации.

...НА БЕЛОМОРСКО- БАЛТИЙСКОМ КАНАЛЕ

На Беломорско-Балтийском канале (ББК) 21 мая 2014 года открылась 81-я навигация. Торжественная церемония состоялась на 1-м шлюзе ББК.

Беломорско-Балтийский канал является одновременно уникальной и сложнейшей гидротехнической системой и важной

транспортной артерией региона. Для поддержания канала в работоспособном состоянии проводится большой объем текущих работ, а также реализуется комплексный проект реконструкции гидросооружений ББК.

В рамках I и II этапов ведется реконструкция восьми гидроузлов, ремонтируются водосбросные плотины и дамбы. Параллельно ведется ремонт бетона сооружений, замена металлических конструкций, механического и электрического оборудования. На десяти шлюзах заменены пульты управления. Реализуются мероприятия по обеспечению транспортной безопасности. В 2015 году будет начата реализация III этапа комплексного проекта реконструкции ББК.

ВСЗ и завод «Залив» подписали соглашение о сотрудничестве

ОАО «Выборгский судостроительный завод» (ВСЗ) и АО «Судостроительный завод «Залив» (г. Керчь) подписали соглашение о сотрудничестве. Об этом сообщает пресс-служба ВСЗ.

Согласно достигнутым договоренностям, стороны планируют развитие кооперации на различных судостроительных и оффшорных проектах, что позволит «максимально эффективно распределить загрузку производственных мощностей обоих предприятий, охватить широкий спектр типоразмеров судов, предложить заказчикам наиболее конкурентоспособные

и гибкие схемы постройки судов на отечественных верфях».

По словам и.о. генерального директора «Залива» Андрея Захарчука, работа в рамках этого соглашения станет для «Залива» первым шагом на пути интеграции в систему российского судостроения.

В свою очередь, гендиректор Выборгского судостроительного завода Александр Соловьев отметил, что «развитие отечественного



КАСПИЙ ПОД НАБЛЮДЕНИЕМ

Российский морской регистр судоходства (РС) провел в Астрахани семинар по актуальным вопросам судостроения и обустройства нефтегазовых шельфовых месторождений для специалистов из российских и зарубежных подразделений РС.

Мероприятие состоялось в преддверии нового этапа освоения месторождения им. В. Филановского, в реализации которого РС принимает самое активное участие. В связи с этим особое внимание было уделено аспектам строительства высокотехнологичных буровых комплексов по добыче нефти и газа на месторождениях Северного Каспия, вопросам эксплуатационной и экологической безопасности судов и морских сооружений. Кроме теоретической части, семинар содержал и практическую. Специалисты посетили завод, где в настоящее время строятся буровые комплексы для работы на месторождении.

Руководитель Астраханского филиала РС Юрий Захаров рассказал, что в настоящее время на предприятиях Астраханской области под наблюдением Регистра идет строительство объектов первой очереди освоения месторождения им. В. Филановского: центральной технологической платформы (ЦТП), ледостойкой стационарной платформы (ЛСП-1), платформы райзерного блока, платформы жилого модуля (ПЖМ-1) и переходных мостов, обеспечивающих соединение платформ между собой. В ближайшей перспективе — вторая очередь освоения. Начато строительство ЛСП-2 и ПЖМ-2, которые планируется передать заказчику к концу 2016 года.

С Днем работников морского и речного флота!

Накануне славного праздника — Дня работников морского и речного флота — Национальная палата судоходства поздравляет тех, кто по зову сердца связал свою судьбу с морским и речным транспортом.

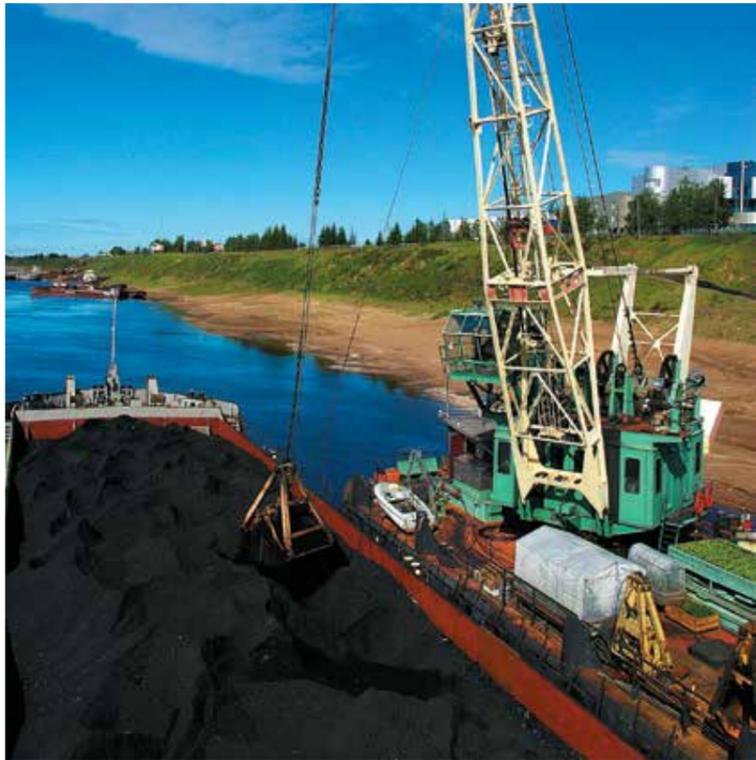
Наверное, нет такого человека, которого бы оставили равнодушным романтика синего моря и красота прекрасных рек, раскинувшихся на всем протяжении нашей Родины.

Без моряков и речников, пассажирского, торгового и ледокольного флотов, портовиков, судоремонтников и многих других специалистов, обеспечивающих деятельность морских и речных артерий России, немалосило прошлое, настоящее и будущее нашей Родины.

В этот дорогой сердцу каждого моряка и речника день мы поздравляем всех работников отрасли с профессиональным праздником, желаем всего самого лучшего, реализации всех намеченных планов и новых успехов в труде на благо Российского флота и Отечества! И традиционно — семь футов под килем и гарантированных глубин!

Президент Национальной палаты судоходства
Алексей Клявин

ЛОРП вывел на реки более ста судов



ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ОАО «ЛОРП») в процессе завоза грузов задействовало 101 ед. флота с общей грузоподъемностью 155,75 тыс. тоннажа, из них 20 единиц буксирного, 28 ед. наливного и 53 единицы сухогрузного. Об этом сообщает пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

На верховьях реки Лена, согласно информационному бюллетеню ФБУ «Администрация Ленского бассейна», на перекатах уровни воды составляют: на участке Усть-Кут — Киренск, Н. Якуримский — 215 см. На участке Киренск — Витим, перекатах Гребени — 265 см, Ичерский — 300 см.

На реке Амга за последние сутки уровень воды составил: водопост Буяга убыль 3 см, факти-

ческий уровень 123 см, водопосту Амга убыль на 5 см, фактический уровень 149 см.

На реке Амга всего задействовано 7 ед. флота, в том числе 1 плавкран, 2 баржи, 2 буксира и 2 судна типа «СК». Отгружено более 5 тыс. тонн каменного угля и 826 тонн нефтекотельного топлива.

В пункте Слобода выгрузилось первое судно СК-2040, в настоящее время судно дислоцируется на 341 км реки Амга.

Нижняя Тунгуска: судоходство началось

ОАО «Енисейское речное пароходство» в навигацию-2014 планирует перевезти по реке Нижняя Тунгуска порядка 30 тыс. тонн различных грузов — более 6 тыс. тонн сухогрузов и более 24 тыс. тонн топлива, в том числе сырой нефти, которую речникам необходимо вывезти с базы Славянка Куюмбинского месторождения и доставить до поселка Тура. Об этом сообщает пресс-служба пароходства.

На доставке грузов будет работать более 30 судов: буксирные и сухогрузные теплоходы, танкеры, нефтеналивные и сухогрузные баржи-площадки.

Пароходство доставит жизненно необходимые грузы для жителей поселков Нидым, Тутончаны, Учами и Тура.

Нижняя Тунгуска относится к числу рек трудных для судоходства. Навигация большегрузных судов на этом притоке осуществляется в период весеннего паводка: конец мая — середина июня. В этом году навигация на этом притоке началась почти на 2 недели раньше.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НА ВВП РФ ГРУЗОПЕРЕВОЗКА ВЫРОСЛА ДО 9,73 МЛН ТОНН

Объем грузоперевозок на внутренних водных путях РФ с начала навигации (январь-апрель 2014 года) составил 9 млн 731,9 тыс. тонн, что на 32,3% превышает показатель аналогичного периода прошлого года (7 млн 353,4 тыс. тонн). Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

В том числе рост грузоперевозок во внутреннем сообщении вырос на 96,9%, в международном — на 18,6%.

В ПОРТ КОЛОМНА НА БАРЖЕ ДОСТАВЛЕНА КРАНОВАЯ ЧАСТЬ LIEBHERR CBG 350

В затон порта Коломна 31 мая 2014 года были доставлены части крана Liebherr CBG 350. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «Порт Коломна».

В порту Росток (Германия) 16 мая судно MV Serafina приняло на борт части крана Liebherr CBG 350 и проследовало в Санкт-Петербург. 23 мая в Большом порту Санкт-Петербург после таможенного оформления груз был перегружен на теплоход «Коломна-1». 29 мая в Дубне была осуществлена перегрузка оборудо-

вания на баржу и следование в Коломну.

КРЫМ БУДЕТ СНАБЖАТЬСЯ ВОДОЙ С ПОМОЩЬЮ ТАНКЕРОВ

Долгосрочная схема водоснабжения Крыма будет принята до осени, сообщил министр природных ресурсов РФ Сергей Донской.

По его словам, в рамках долгосрочной схемы водоснабжения планируется рассмотреть различные варианты решений, включая обеспечение Крыма водой из Краснодарского края, опреснение воды на полуострове и ее поставку танкерным флотом.

ТАНКЕР ОАО «СОВКОМФЛОТ» ANICHKOVBRIDGE ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРОХОД ПО СЕВМОРПУТИ

Танкер AnichkovBridge, принадлежащий компании «Совкомфлот», получил разрешение на переход по трассам Северного морского пути (СМП). С января по конец мая текущего года администрация СМП получила 107 заявок на прохождение трассы, из которых 74 были одобрены. За аналогичный период в 2013 году в администрацию поступило 49 обращений, из них 27 были удовлетворены.

С НАЧАЛА НАВИГАЦИИ В ЯКУТИИ ОТГРУЖЕНО 266,1 ТЫС. ТОНН ГРУЗОВ

В Республике Саха (Якутия) с начала навигации отгружено 395,9 тыс. тонн грузов, из них для нужд Якутии — 266,1 тыс. тонн. По данным республиканского Министерства транспорта и дорожного хозяйства в процессе завоза грузов задействовано 130 ед. флота с общей грузоподъемностью 207,35 тыс. тонн, из них 24 ед. буксирного, 44 ед. наливного и 62 ед. сухогрузного флота.

НАО НАЧАЛИСЬ ПЕРВЫЕ ПОСТАВКИ ТОПЛИВА В РАМКАХ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА

В Ненецком автономном округе начались поставки топлива в рамках Северного завоза — суда с первыми партиями угля и горюче-смазочными материалами вышли из порта Печора. Об этом сообщает пресс-служба администрации НАО.

Так, 26 мая в рейс на Харуту вышла баржа с годовым запасом угля объемом 1988 тонн, спустя два дня по этому же маршруту отправилось судно почти с 1,5 тыс. тонн дизтоплива на борту.

Соловки ожидают четыре захода иностраннных круизных лайнеров

В предстоящий летний туристический сезон на Соловецких островах ожидается прибытие нескольких иностранных круизных лайнеров.

На острова будут организованы четыре круизных рейса. В частности, на Соловки зайдет французский лайнер «ЛэАустрал», на котором могут расположиться 260 пассажиров, немецкий теплоход «Дойчланд» с 500 туристами на борту, а также британское судно «АйлэндСкай», рассчитанное на 114 пассажиров. «АйлэндСкай» побывает на Соловках дважды за летнюю навигацию.

По данным музея, за последние десять лет Соловки осмотрели восемь тысяч иностранных туристов, прибывших на 26 круизных лайнерах.

В общей сложности в прошлом году острова посетили 19 726 че-

ловек, что на 2,6% больше, чем в 2012 году.

А первым круизным лайнером в навигации-2014 года стал теплоход «Русь Великая» со 100 пассажирами на борту, который пришвартовался к причалу Большого Соловецкого острова 24 мая. В прошлом году судно было полностью модернизировано, после чего впервые подошло к Соловкам.

Вслед за «Русью Великой» придет теплоход «Мамин-Сибиряк», с которым Соловецкий музей-заповедник успешно работает не первый год. Как и теплоход «Русь Великая», он привезет туристов из Москвы.

Исходя из поданных заявок спада туристического потока

на Соловках не предвидится. Сотрудники экскурсионного отдела музея-заповедника рассказали, что в этом году заключили ряд договоров с турфирмами из Москвы, Санкт-Петербурга и Кронштадта, с которыми ранее не сотрудничали.



Круиз «Пять столиц Черного моря» стартовал из Сочи

Программа круизов «Пять столиц Черного моря» из обновленного порта города Сочи в этом году продлится с 25 мая по 21 сентября.

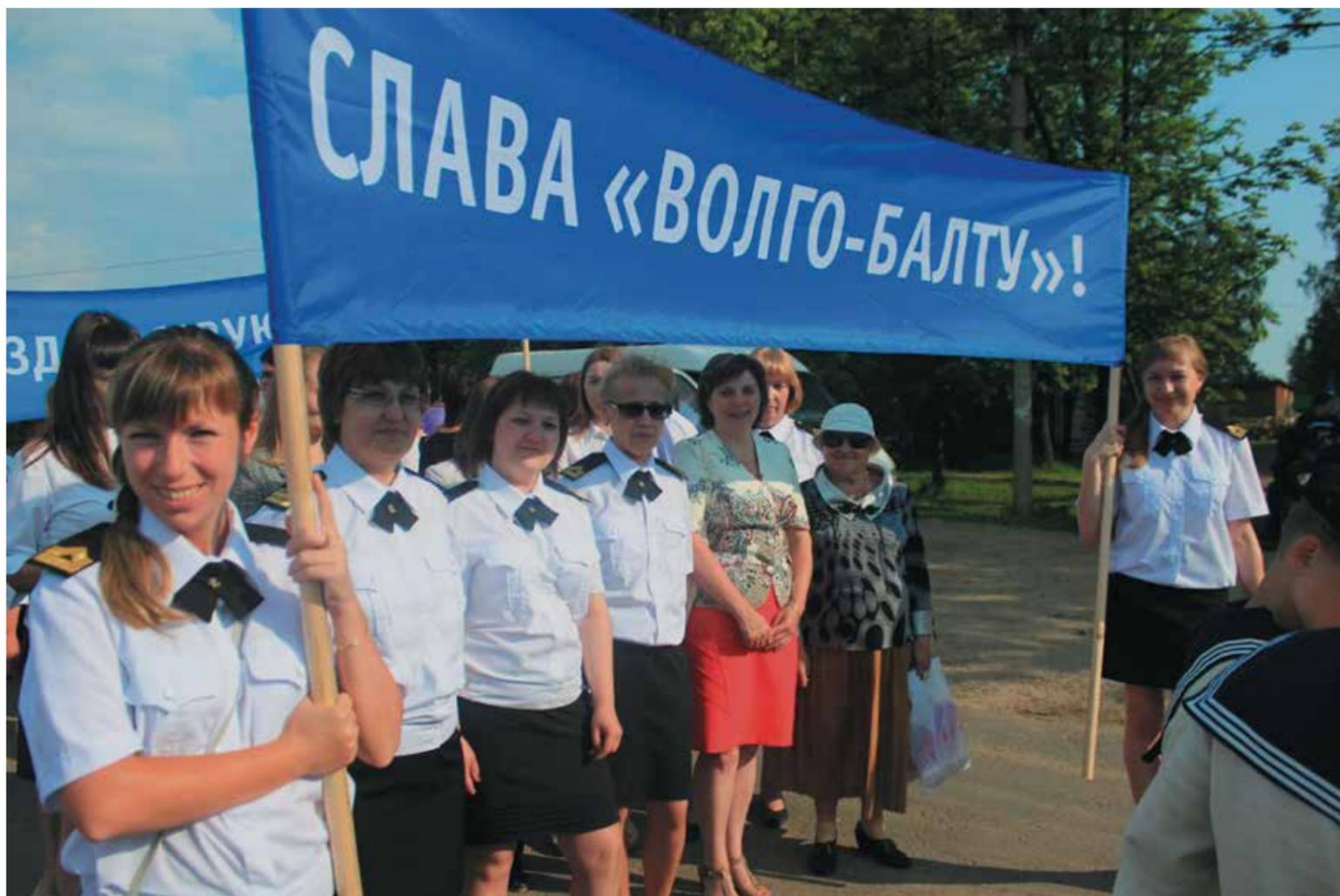
Компания Black & Baltic Seascruise company предложила два типа путешествий — один по загранпаспорту (Сочи 2 дня — Новороссийск — Севастополь — Стамбул 2 дня — Ялта 2 дня — Сочи), другой по внутреннему паспорту (Сочи — Новороссийск — Севастополь — Ялта 4 дня — Сочи).

Это специальное предложение для тех, у кого нет загранпаспорта, зато есть желание совместить пляжный отдых с морским круизом.

Среди главных преимуществ линии «Пять курортных столиц Черного моря» — продолжительные стоянки в портах городов наибольшего туристического интереса (Сочи, Ялта, Стамбул) и доступные условия, так как виза не требуется.

Круизы выполняются на лайнере Adriana. Это средний по величине круизный лайнер, вмещающий до 300 пассажиров и 100 членов экипажа.

Волго-Балт отметил 50-летний юбилей



Праздник, посвященный 50-летию Волго-Балтийского водного пути, прошел в Вытегре. В его открытии приняли участие врио губернатора Олег Кувшинников и руководитель Росморречфлота Александр Давыденко.

«Полвека Волго-Балту — одной из главных артерий страны, действующей много десятилетий наряду с Беломоро-Балтийским, Волго-Донским и Северо-Двинским каналами. Сегодня я хочу поздравить всех вас, и особенно полторы тысячи специалистов, которые трудятся на объектах канала, с юбилеем Волго-Балта, — обратился к жителям и гостям Вытегры глава региона Олег Кув-

шинников, открывая фестиваль «Онега». — Мира вам и вашим семьям, счастья, благополучия и успехов. С праздником, земляки!»

Волго-Балтийский водный путь вступил в строй в 1964 году, заменив старую Мариинскую водную систему. Уже 50 лет Волго-Балт является наиболее оживленной водной магистралью, которая позволяет производить бесперебойную транспортировку грузов

не только между экономическими районами России, но и между морскими портами северных и южных морей Европы.

Протяженность канала составляет 5 тысяч км, из них 400 приходится на территорию Вологодской области, где расположены основные объекты Волго-Балта: 8 судоходных шлюзов, 3 гидроэлектростанции, 5 водосбросов, 3 водохранилища, а также 2 крупных промышленных порта.

«Мы полностью восстановили Волго-Балтийский водный путь, увеличили его пропускную способность. В ремонт, реконструкцию, дноуглубление,

берегоукрепление вкладываются миллиардные инвестиции из федерального бюджета. И продолжение этой работы является одной из стратегических целей развития региона, — сообщил Олег Кувшинников. — На сегодняшний день объем грузов, перевозимых по Волго-Балту, превышает 26 миллионов тонн. Здесь проходит более 8 тысяч грузовых и пассажирских судов. Хотел бы передать благодарность от наших металлургов и химиков, которые в период навигации отправляют миллионы тонн грузов».

На продолжение реконструкции сооружений Волго-Балтий-

ского водного пути в 2014 году из средств федерального бюджета предусмотрено более 700 млн рублей.

«Благодаря слаженной и эффективной работе вашей команды мы постоянно ощущаем поддержку руководства Вологодской области, — заметил Александр Давыденко. — Вытегорская лестница шлюзов — важный для нас объект. Сегодня ведется ее активная реконструкция. Пропускная способность канала, уже выросшая на 20%, к 2020 году будет увеличена вдвое. Это важно не только для перевозки грузов. На Русский Север сегодня едет множество туристов. Знаю о том, что у компаний, работающих с иностранными туристами, все путевки на пароходы проданы на 2 года вперед».

В рамках юбилейных мероприятий в Вытегре прошел фестиваль «Онега», в программу которого вошли церемония возложения венков к монументу Воину-освободителю, торжественный парад «Наша гордость — Волго-Балт», соревнования рыбаков, музыкальный конкурс-фестиваль «Душа Волго-Балта», парад речных судов и яхт, соревнования рыбаков «Дары батюшки Онега», дискотеки и салют.

В программу праздничных мероприятий включена была также фотовыставка Николая Югалова, капитана Череповецкого района водных путей и судоходства, развернутая в выставочном зале БУК ВО «Белозерский областной краеведческий музей». Как рассказал Николай Югалов, материал для выставки он собирал в течение 10 лет. Фотографии запечатлели кадры из производственной жизни за период с 40-х годов и по настоящее время.

Непосредственно юбилейным торжествам предшествовали ставшие уже традиционными просветительские чтения «По Мариинке и Волго-Балту», в ходе которых краеведы, историки и представители общественности обсудили полувековые итоги функционирования крупнейшей водной артерии старны.

Окончание на стр. 4



Волго-Балт отметил 50-летний юбилей

Начало на стр. 3

Строительство вологодского участка Волго-Балта началось еще до Великой Отечественной войны и проходило на базе уже существующей Мариинской водной системы. В конце весны 1964 года масштабная реконструкция старой Мариинки была завершена: некогда извилистая и порожистая река Шексна превратилась практически в прямую водную артерию, разлившись широким Шекснинским водохранилищем. (Кстати, именно Шексне принадлежит своеобразный мировой рекорд «ужимания» длины вследствие человеческой деятельности — с прежней протяженности почти в 400 километров она сократилась до 139).

В зону затопления, преимущественно в Шекснинском, Кирилловском и Белозерском районах, попало около 100 населенных пунктов. Но их переселение было уже не столь трагичным, как при заполнении чаши Рыбинского водохранилища. «Водных» переселенцев вместе с аккуратно разобранными деревянными домами и всем скарбом поэтапно

перевозили во вновь создаваемые поселки. В соответствии с решением облисполкома переселенцы на два года освобождались от уплаты налогов и страховых взносов. Кроме того, предусматривались и другие льготы.

Строительство Волго-Балта не ограничилось только линейной частью. На территории области были построены семь новых шлюзов, несколько гидроэлектростанций и ряд других инфраструктурных объектов. В 1982–1983 годах на Шексне был возведен шлюз № 8, призванный существенно увеличить пропускную способность канала. В прошлую навигацию шлюзование на Шексне прошли около 10 тысяч судов различных типов, включая 770 пассажирских теплоходов.

Считается, что самым первым пассажирским теплоходом, прошедшим по Шекснинскому водохранилищу стал «Красногвардеец», который 28 июня 1964 года отправился по маршруту Ярославль — Ленинград. А уже 30 июня трехпалубный теплоход «Багратион» открыл на Волго-Балте и массовые туристские перевозки.



Пропускная способность Волго-Балта после реконструкции возрастет на 50%

Выездное заседание Совета Федерального агентства морского и речного транспорта под председательством руководителя Росморречфлота А. Давыденко прошло в Вытегре (Вологодская область).

Участники заседания рассмотрели вопросы реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, которая проводится в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Как сообщила пресс-служба Росморречфлота, с докладами и сообщениями выступили руководители Волго-Балта В. Николаев, Беломорско-Балтийского канала В. Волков, Канала им. Москвы А. Сокуренок, Волго-Дона О. Шахмарданов и Северо-Двинской шлюзованной системы В. Шмыков.

За период 2010–2013 годов в результате проводимых мероприятий по реконструкции и капитальному ремонту улучшилось техническое состояние 9 сооружений ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Реконструированы подходы к шлюзам, что позволило организовать двустороннее движение на подходах к ним. Время шлюзования уменьшилось на 15%. Волго-Балтийский канал уже давно превысил свою пропускную способность. Поэтому начато строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла, уже завершены первый и второй этапы. Реализация этого проекта позволит повысить пропускную способность канала на 50%.

На Беломорско-Балтийском канале ведется комплексная реконструкция 6 шлюзов, двух водосбросных плотин и водоспусков. За период 2010–2013 годов в результате проводимых мероприятий по реконструкции и капитальному ремонту улучшилось техническое состояние 5 сооружений ФБУ «Администрация «Беломорканал».

ФГУП «Канал имени Москвы» по реконструкции судоходных гидротехнических сооружений реализовал проекты «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы» (3 этапа) и «Реконструкция Рыбинского шлюза» (2 этапа). Разработан проект по реконструкции гидроузла Кузьминск и, начиная с 2012 года, осуществляется его строительство в новом створе с завершением работ в 2015 году.

ФБУ «Администрация «Волго-Дон» в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» за период 2010–2012 г.г. завершены работы по реконструкции судоходных шлюзов № 4; 10; 14, реконструкции систем электрооборудования приводных механизмов ворот и затворов шлюзов № 1–15. Выполнена реконструкция сети бассейновой связи.

На Северо-Двинской шлюзованной системе полностью отремонтированы шлюзы 3 и 7 с



плотиной, на всех шлюзах заменены металлические двустворчатые ворота, реконструированы две заградительные плотины, ведется реконструкция Кишемского и Кузьминского каналов. Начата реконструкция 6-го шлюза.

Кроме того, на всех судоходных каналах и шлюзованной системе осуществляется реализация требований Федерального закона «О транспортной безопасности» и мероприятий Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на объектах судоходных гидротехнических сооружений. На всех гидротехнических сооружениях в плановом порядке ведется оснащение ИТСОТЬ.

На заседании выступили руководители подрядных организаций, осуществляющих работы по реконструкции на Волго-Балте, ББК, Канале им. Москвы, Волго-Доне и Северо-Двинской шлюзованной системе.

Мобилизационная ГОТОВНОСТЬ

На 5 шлюзе Вытегорской лестницы (ФБУ «Администрация «Волго-Балт») проведены показательные мобилизационные учения, в ходе которых отработывались задачи по спасению людей, тушению пожара, подъему затонувшего судна и ликвидации аварийного разлива нефти. Цели учения достигнуты. Учения были приурочены к заседанию Совета Росморречфлота, посвященному мобилизационной готовности объектов ведомства.



Комбинированные танкеры

Окская судостроительная верфь 28 мая 2014 года осуществила закладку пятого комбинированного танкера-площадки «Волго-Дон макс» класса проекта RST54 дедвейтом около 5600 тонн. Об этом сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии.

Принципиальной особенностью нового концепта является «расширение» узких мест внутреннего водного транспорта за счет новых технических решений, то есть, проис-

ходит увеличение провозоспособности за счет максимального использования фактических путей условий (максимально возможные длина, ширина судна), а главное — за счет экстремально

полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике.

Применение комбинированных судов проекта RST54 обеспечивает загрузку в обе стороны (нефтеналивные грузы — в одну и сухогрузы — в обратную), при этом позволит снизить нагрузку на автодороги — за счет перевозки легковых автомобилей, которые обычно из района Санкт-Петербурга в центральную Россию везут на грузовиках — автомобильных перевозках, перевозки контейнеров

с массами, не допустимыми для транспортировки автопоездами по условиям максимальной загрузки на трассах.

Отмечается, что по данным на 1 мая 2014 года степень готовности головного судна (строительный 5401) составляла 42%, второго судна (строительный 5402) — 33%, третьего судна (строительный 5403) — 26%.

Закладка головного судна (строительный номер 5401) состоялась 16 декабря 2013 года.

Обстановочное судно для Волжского бассейна принято госкомиссией

Приемочная комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта приняла построенное по заказу ФКУ «Речводпуть» обстановочное судно проекта 3050 «444», предназначенное для ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей». Судно построено в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Проект судна разработан ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота». Постройка судов осуществлялась ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» на производственных мощностях ООО «Самусьский судостроительно-судоремонтный завод», расположенном в Томской области.



Многомиллиардный контракт

ООО «Балтийский завод-Судостроение» и госкорпорация «Росатом» 29 мая 2014 года заключили договор на строительство двух серийных атомных ледоколов проекта 22220. По данным пресс-службы ОАО «ОСК», стоимость контракта составила 84,4 млрд руб.

Таким образом, портфель заказов ООО «Балтийский завод-Судостроение» на сегодня достигает 150 млрд руб. В настоящее время ООО «Балтийский завод-Судостроение» ведет строительство головного универсального атомного ледокола проекта 22220, который был заложен 5 ноября 2013 года.

Согласно условиям контракта строительство головного ледокола должно быть завершено в декабре 2017 года. Сроки сдачи

серийных атомоходов проекта 22220 — декабрь 2019 года и декабрь 2020 года, соответственно.

Двухосадочная конструкция атомоходов позволит использовать их как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледоколам предстоит обеспечивать проводку судов, транспортирующих углеводородное сырье с месторождений Ямальского и Гыданского полуостровов, шельфа Карского моря на рынки стран Атлантического и Тихого океана.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ИЮНЬСКАЯ СДАЧА

В июне завершается контракт на строительство десяти барж, подписанный в феврале 2013 года между заводом «Красное Сорново» и ЗАО «Газпром Лизинг», для последующей передачи ООО «П.ТрансКо» в лизинг. На июнь назначена сдача последних трех барж под строительными номерами — 8, 9, 10.

Суда строятся под наблюдением Российского Речного Регистра. Суда эксплуатируются без команды, основной метод вождения — толкание, резервный — буксировка. Район эксплуатации — внутренние водные бассейны РФ

ТАНКЕРЫ «ЛИЛАСТЕ» И «НИМБУС СПБ» ГОТОВЫ

ООО «ЛУКОЙЛ-БУНКЕР» завершило планово-профилактический ремонт танкеров «Лиласте» и «Нимбус СПБ», который был произведен на Канонерском судоремонтном заводе (Санкт-Петербург). Об этом сообщает пресс-служба компании. Оба судна приступили к работе в российских портах Финского залива.

ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ ДЛЯ «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ»

Система энергетического менеджмента (СЭНМ) ISO 50001:2011 будет внедрена на ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь». Как сообщает разработчик, группа компаний «Городской центр экспертиз», работа продлится до конца августа 2014 года.

По словам директора по энергоэффективности группы ПЦЭ Василия Тарасовского, главная цель — добиться повышения эффективности использования топливно-энергетических ресурсов за счет комплексного функционирования всех элементов системы энергоменеджмента.

РЕМОНТ «АВРОРЫ» В ПЕТЕРБУРГЕ ОТЛОЖЕН НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК



пришвартованного у Петроградской набережной в Санкт-Петербурге, вновь откладывается на неопределенный срок.

Планируется, что корабль отремонтируют в доках, но не поставят на самостоятельный ход. Ремонт может занять 1–1,5 года. Интерьер «Авроры» после ремонта останется максимально приближен к историческому, а внешне корабль сохранит свой нынешний облик. Кроме того, после ремонта несколько расширится экспозиция музея на борту крейсера.

«Аврора» останется кораблем номер один в составе Военно-морского флота. Экипаж будет гражданским, а командование военным. После ремонта крейсер вернется на место стоянки у Петроградской набережной.

Крейсер «Аврора» — крейсер 1 ранга Балтийского флота типа «Диана». Торжественный спуск крейсера на воду состоялся в 1900 году. Он принимал участие в нескольких войнах XX века.

Главный приз регаты «Паруса Белых ночей — Кубок Дворца конгрессов» отправляется в Новую Зеландию



Завершилась IX регата «Паруса Белых ночей — Кубок Дворца конгрессов». Ее победителем во второй раз стал новозеландец Рубен Корбетт. Пять дней на акватории Невы возле Петропавловской крепости поклонники матчевых гонок выявляли сильнейшего. А если учесть и два детских дня на регате, в течение которых прошли состязания юных яхтсменов «Оптимисты Северной столицы. Кубок Газпрома», то состязания заняли полноценную неделю.

Заключительный день на регате выдался весьма насыщенным: были проведены полуфинальные поединки, финал и встреча за третье место.

Обладатель главного трофея регаты «Паруса Белых ночей — Кубок дворца конгрессов 2014» определился к трем часам дня: в упорном поединке, состоявшем из 5 гонок, победу со счетом 3:2 одержал Рубен Корбетт. Теперь он — дважды обладатель Кубка. А Пол Кэмпбелл-Джеймс стал единственным шкипером, кому дважды удалось одержать победу над новозеландцем — в двух гонках пусть и проигранного в итоге финала.

— Мы счастливы, безумно счастливы, буквальное сияние! — не скрывал своей радости Рубен

Корбетт. — Это был очень жесткий финал, счёт говорит сам за себя — 3:2. Аплодируем нашим соперникам: борьба была действительно жаркой!

Значительно быстрее, чем встреча лидеров, которая растянулась на 5 гонок, завершился матч за 3-е место: две победы, предусмотренные регламентом, обеспечили бронзу Игорю Лисовенко. Лоренц Мюллер остановился в шаге от наград.

Украшением регаты «Паруса Белых ночей — Кубок Дворца конгрессов-2014» стал традиционный флит-рейс. На старт вышли семь лодок. Яхты были распределены среди участников согласно жребию.

При первом же огибании верхнего знака лодка под управлением Игоря Лисовенко заце-

пила буй и утащила вверх по течению. Пришлось техническому директору регаты Кириллу Лебедеву при помощи своего катера обозначить точку поворота для второго огибания. Шкиперы оставшихся шести яхт быстро сориентировались и справились с задачей.

На финише первым, как и в основных состязаниях, был Рубен Корбетт. Вторым финишировал Кирилл Лузин, третьим створ пересекла яхта под управлением Екатерины Ананиной, которая, правда, именно для этого заезда поменялась экипажем с поляком Рафалом Савицки.

Юбилейная, десятая по счету регата, пройдет здесь же, в Санкт-Петербурге в акватории Невы между Дворцовым и Троицким мостами ровно через год.



Бесценный опыт

Итоги «Черноморской регаты больших парусников»

В Констанце (Румыния) завершилась финальная гонка больших учебно-парусных судов «СКФ Черноморской регаты больших парусников».

Впервые под флагом России армада из 16 самых красивых парусников со всего мира, включая российские «Мир», «Крузенштерн», «Надежда», «Седов», дважды пересекла Черное море и посетила четыре порта: Варну, Новороссийск, Сочи и Констанцу.

Почти 1 300 000 человек за время проведения регаты посетили парусники и приняли участие в праздничных мероприятиях городов-участников: около 300 000 — в Варне, 337 000 — в Новороссийске, 362 000 — в Сочи и 280 000 — в Констанце.

Более 1000 молодых моряков, представляющих 20 стран мира, смогли получить такой бесценный опыт — принять участие в гонке толшипов.

Информация о призерах «СКФ Черноморская регата больших парусников»:

Специальные призы, учрежденные Организационным комитетом Констанцы:

Лучшая команда в параде участников в классе А — Mircea (Румыния)

Лучшая команда в параде участников в классах В, С — «Аке-ла» (Россия)

Победитель спортивных состязаний — «Надежда» (Россия)

Парусник, проделавший самый длинный путь за время проведения регаты — «Седов» (Россия)

Судно, продемонстрировавшее самый большой прогресс за время проведения Регаты — Atyla (Голандия)

Результаты Гонки № 2 «СКФ Черноморская регата больших парусников 2014»

Класс А
1-ое место — Royal Helena (Болгария)

2-ое место — «Надежда» (Россия)

3-е место — «Мир» (Россия)

Класс В
1-ое место — Johanna Lucretia (Великобритания)

2-ое место — Bodrum (Турция)

3-е место — Adornate (Румыния)

Класс С

1-ое место — Аке-ла (Россия)

2-ое место — Sea Adventure (Болгария)

Дополнительные призы за Гонку 2, предоставленные Sail Training International

— Приз Sail Training International за Коммуникации в Гонке 2 — Royal Helena (Болгария)

— Использование Социальных медиа во время проведения Регаты-Дора Елена Симион (Dora Elena Simion), студент второго курса по специальности «морское проектирование», член экипажа парусника Mircea.

Специальный приз Sail Training International

За значительный вклад в успех Регаты, коммуникационное судно во время проведения обеих гонок, а также стартовое судно в Гонке 2 — Running on Waves (Мальта)

Лучшее время

Первый парусник, который пересек финишную линию в Гонке 2 — «Аке-ла» (Россия). Продолжительность пути — 3 дня, 9 часов, 25 минут и 29 секунд.

Первое место в в общем зачете — Johanna Lucretia (Великобритания)

Суммарные награды за участие в обеих гонках Sail Training International

Суммарный приз в классе А — «Надежда» (Россия)

Суммарный приз в классе В — Johanna Lucretia (Великобритания)

Суммарный приз в классе С — «Аке-ла» (Россия)

Победитель обеих гонок — «Аке-ла» (Россия)

Призом «Дружбы» Sail Training International «СКФ Черноморская регата больших парусников» удостоен парусник Atyla (Голандия), который, по мнению всех капитанов и команд-участников Регаты больших парусников, внес наибольший вклад в развитие и укрепление международной дружбы и взаимопонимания.

Победителем Nord Stream Race 2014 стала российская яхта Swan60 «Броненосец»

Победителем Nord Stream Race 2014 стала российская яхта Swan60 «Броненосец», сообщила «Водному транспорту» пресс-служба яхт-клуба Санкт-Петербурга.

1 июня на акватории в районе Катаянокка провели 3 короткие гонки флота GazpromSwan 60. Благодаря простым погодным условиям и сложности акватории лидеры гонок все время менялись, и каждой команде посчастливилось быть в числе первых. Лучший результат по итогам трех

гонок — у российского «Броненосца», который занял второе место в первых двух гонках и выиграл третью. Второе место по итогам дня — у команды Германии (SGM), с одной победой. Третьим стал Тим Крегер (Spirit of Europe), команда которого финишировала первой во второй гонке.

Гонка второго этапа, протяженность которого составила около 600 миль, стартовала 2 июня в 11 часов в Хельсинки. Российская яхта под управлением шкипера Игоря Фролова первой пересекла линию финиша в Варнемюнде в 3:35 по местному времени. Второй лучший результат в этом этапе — у команды Китая (яхта Windward). Третье место по итогам второго этапа — у Spirit of Europe.

Следующим соревнованием станет чемпионат мира в классе Gazprom Swan 60, который будет проходить со 2 по 9 августа в Испании.

Церемония награждения победителей регаты состоится в субботу, 7 июня, в 12 часов в Варнемюнде.

Регата Nord Stream Race была впервые проведена два года назад. Тогда в гонках по маршруту газопровода «Северный поток» (Nord Stream) приняли участие пять яхт класса Gazprom Swan 60.

С 2013 флот регаты состоит из двух дивизионов: яхт классов Gazprom Swan 60 и ORC. Общая протяженность маршрута Nord Stream Race составляет около 750 морских миль.

Участники Nord Stream Race 2014: Team China — яхта Windward (Китай); Team Europe —

яхта Spirit of Europe (Евросоюз); Team Estonia — Petite Flamme (Эстония); Gazprom Youth Sailing Challenge — яхта Tsaar Peter (Россия); Team Germany — яхта SGM (Германия); Team Russia — яхта Bronenosec (Россия); команда яхты «Благодарность 2» (Россия); команда яхты Blue Nights (Финляндия).

ИТОГИ РЕГАТЫ NORDSTREAMRACE (КЛАСС GAZPROMSWAN 60) ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ ВТОРОГО ЭТАПА

Место	Команда	Яхта
1	России	Bronenosec
2	Китая	Windward
3	Европы	Spirit of Europe
4	Youth Sailing Challenge	Tsaar Peter
5	Эстонии	PetiteFlamme
6	Германии	SGM

RANKING ORC LEG 2

1	«Благодарность»	Elliott45
---	-----------------	-----------





Усть-Донецкий порт настроился на Южный поток



Усть-Донецкий порт перегружает трубы большого диаметра для строительства газопровода «Южный поток». Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор УДП Андрей Пяттериков.

Первые три состава с трубами пришли в Усть-Донецкий порт в конце мая — начале июня. Общий годовой объем труб, который предстоит обработать УДП, составляет 75 тыс. тонн.

Поступает груз в Усть-Донецк железнодорожным транспортом из города Выксы Нижегородской области. Трубы для строительства газопровода выпускает Объединенная металлургическая компания (ОМК) на Выксунском металлургическом заводе. В соответствии с техническими требованиями трубы имеют диаметр 813 мм (32 дюйма), толщину стенки 39 мм, с внутренним и полипропиленовым внешним покрытием. Длина каждой — 12 метров. Трубы для первой нитки «Юж-

ного потока» изготавливаются из прошедшего специальную сертификацию стального проката, импортируемого из ЕС.

Поступившие железнодорожным транспортом трубы большого диаметра складываются на специально подготовленных площадках порта, далее планируется их отправка на суда смешанного «река-море» плавания Азово-Донского пароходства в порт Бургас (Болгария).

«Усть-Донецкий порт впервые работает с таким грузом, это интересный и значимый для нас проект. Выиграть тендер на перевалку труб позволило хорошее техническое оснащение порта и наличие необходимых для приема значительных объемов груза забетонированных и огражденных складских площадок», — от-

метил генеральный директор ЗАО «Усть-Донецкий порт» Андрей Пяттериков.

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

«Южный поток» — российско-итальяно-французско-немецкий проект газопровода, который пройдет по дну Черного моря из Анапского района в болгарский порт Варну.

Грузы пришли на юг

Грузооборот в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в мае 2014 года вырос на 5%. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщили в Администрации.

Общий грузооборот в границах ответственности ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» в мае 2014 года составил 1 млн 930 тыс. тонн грузов, что на 5% больше аналогичного показателя мая 2013 года.

В номенклатуре грузов, по данным ведомства, преобладали мазут (491 тыс. тонн; 25,5%), вакуумный газойль (437 тыс. тонн; 22,7%), сера (243 тыс. тонн; 12,6%), дизельное топливо (186 тыс. тонн; 9,7%) и пшеница (173 тыс. тонн; 9%). Судопоток также увеличился:

в мае 2014 года он составил 1113 единиц судов и составов, в том числе 520 единиц в движении вниз и 593 единицы в движении вверх. Для сравнения год назад всего было 935 единиц судов и составов (434 в движении вниз и 501 в движении вверх).

«Рост показателей грузооборота в мае 2014 года связан с увеличением загрузки судна и количества груженых рейсов. Увеличение судопотока обусловлено, возможно, переназначением флота с северных направлений на южные», — объяснили в Азово-Донской бассейновой администрации.

Напомним, границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя реку Дон от нижнего подходного канала шлюза №15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121,0-й км), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реки Северский Донец (от хутора Красный до устья) и Маныч (от Ново-Маньчской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в закрепленных за Азово-Донской бассейновой администрацией границах составляет 691,3 км.

С Днем работников морского и речного флота!

Дорогие работники водного транспорта Азово-Донского бассейна!

Искренне рады поздравить вас с профессиональным праздником. Романтическим ореолом окутана профессия моряка и речника. Но вы, работники плавсостава, как никто другой, знаете, что романтика странствий — лишь верхушка айсберга, за которой кроется тяжёлая ежедневная работа, сопряжённая с ответственностью, дисциплиной и физическим трудом.

Однажды связав свою жизнь с флотом, вы остаетесь верны профессии, передаете свой опыт молодым поколениям и бережно храните флотские традиции!

Желаем вам крепкого здоровья, безаварийной работы, благополучия и счастья! Пусть каждое плавание заканчивается счастливым возвращением в тихую семейную гавань! Терпения, любви, взаимопонимания и мира вам и вашим семьям!

Редакция газеты «Водный транспорт Дон».

Порты в динамике

Майская статистика морских портов неоднозначна: на фоне снижения показателей Азова Ростов-на-Дону и Таганрог демонстрируют рост грузооборота.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в мае 2014 года составил 1 млн 887 тыс. тонн различных грузов, что на 18% превышает аналогичный показатель мая 2013 года. Погрузка в ростовском порту показала незначительное снижение на 2% — до 709 тыс. тонн. Выгрузка сократилась на 16% — до 151 тыс. тонн грузов. Транзит, напротив, вырос на 49% и составил 1 млн 28 тыс. тонн грузов.

По данным администрации порта Ростов-на-Дону, номенклатура обрабатываемых грузов была представлена нефтью и нефтепродуктами (38,8%), незерновыми навалочными грузами (23,6%), зерновыми грузами навалом (14,6%), металлоломом (5,9%), углем и коксом навалом (5,4%), генеральными грузами (5,1%) и пищевыми грузами наливом (1,8%).

Судооборот порта также показал положительную динамику. За отчетный период 2014 года службой капитана порта Ростов было зарегистрировано 756 приходов и 768 отходов судов, в мае 2013 года — 565 приходов и 582 отхода судов.

«В мае 2014 года статистика морского порта Ростов-на-Дону продолжает демонстрировать увеличение судозаходов на 32% и общего грузооборота на 18,4% в связи с активным транзитным судопотоком», — отметил капитан порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко. — Рост наблюдается по перевалке нефти и нефтепродук-

тов на 52,8% и зерновых грузов на 70,6% в сравнении с маем 2013 года».

Морской порт Азов в мае 2014 года характеризуется снижением общего грузооборота на 10% по сравнению с аналогичным показателем годичной давности — до 1 млн 107 тыс. тонн грузов. При этом экспорт вырос более чем на треть (+36%) и составил 379 тыс. тонн грузов. Импорт снизился на 16% до 61 тыс. тонн, транзит — на 24% до 668 тыс. тонн грузов.

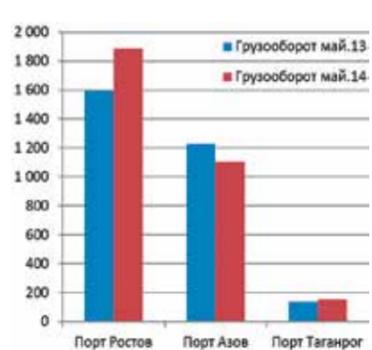
Как сообщили в администрации морского порта Азов, в номенклатуре грузов в мае текущего года преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты.

Судооборот Азова также продемонстрировал отрицательную динамику. Если в мае 2013 года был зарегистрирован 551 приход и 552 отхода судов, то в мае 2014 года — 526 приходов и 526 отходов судов.

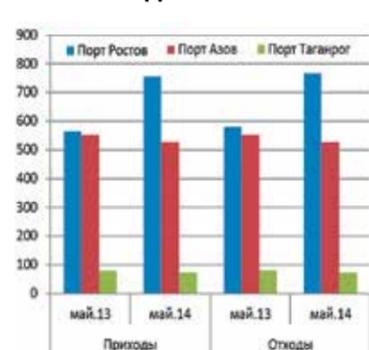
«Уменьшение грузооборота и судооборота порта обусловлено снижением транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в мае 2014 года вырос на 13% — до 155 тыс. тонн грузов. Судооборот, напротив, показал незначительное снижение: за отчетный период текущего года было зарегистрировано 72 прихода и 72 отхода судов против 79 приходов и 82 отходов в мае 2013 года.

ГРУЗООБОРОТ



СУДООБОРОТ





100 лет на службе у реки

Северско-Донецкая шлюзованная система 5 июля отмечает 100-летний юбилей. В преддверии круглой даты об истории, значении и перспективах шлюзованной системы на Северском Донце «Водному транспорту» рассказал руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев.



— **Сергей Константинович, расскажите немного о самом Северском Донце. Где он протекает?**

— Река Северский Донец — самый крупный приток Дона, протекает по Харьковской, Донецкой и Луганской областям Украины, а также по Белгородской и Ростовской областям России.

Правый берег среднего и нижнего течения реки Северский Донец высокий и крутой, изрезан глубокими оврагами, обнажающими коренные меловые породы. Левый берег, наоборот, пологий и террасированный. Эти места редкой красоты.

— **На каком участке реки расположилась Северско-Донецкая шлюзованная система? Что она собой представляет?**

— СДШС находится на участке реки Северский Донец ниже села Большой Суходол до устья. Эта система состоит из шести низконапорных гидроузлов. Важным звеном системы является Кочетовский гидроузел, расположенный на Дону, подпор от которого распространяется до гидроузла № 2 на реке Северский Донец.

— **Когда впервые возникла идея создать шлюзованную систему на Северском Донце? С чем связана необходимость возведения такого сложного гидротехнического объекта?**

— История повествует, что 14 апреля 1888 года на заседании Ростовской городской Думы Д. И. Менделеев сделал научно обоснованное сообщение по поводу полезности и целесообразности «расчистки» и шлюзова-

вания Северского Донца. С этого и начался интерес к самой идее уникального строительства.

В 1890-е годы были попытки наладить судоходство по Северскому Донцу без шлюзований, которые обернулись неудачей из-за маловодности. Министерство путей сообщения санкционировало землечерпательные работы, проку от них было мало по той же причине. В итоге было принято решение начать реальное проектирование шлюзованной системы, рассчитанной на проход судов с осадкой до 1,7 м, длиной до 90 м и шириной 13–14 м.

Было определено, что шлюзование Северского Донца должно быть разбито на три этапа. В первую очередь следовало выполнить работы в нижнем течении, доведя шлюзованный водный путь до станции Гундоровской (в настоящее время находится вблизи г. Донецка Ростовской области). Длина шлюзованного участка от устья составляла 207 верст. Второй участок — до Лисичанска (территория Украины) — увеличивал протяженность водного пути до 406 верст. Третий этап работ предусматривал продление судоходного пути до города Изюма (Восточная Украина, Харьковская область, 568 верст).

В 1903 году Министерство путей сообщения Российской Империи одобрило осуществление проекта строительства Северско-Донецкой шлюзованной системы.

— **Кто был автором проекта шлюзованной системы?**

— Проект строительства Северско-Донецкой шлюзованной

системы выполнен в 1904 году инженером Р. Ф. Раевским и доработан опытейшим гидротехником Н. П. Пузыревским.

— **В какие сроки было осуществлено строительство? Возведение такого сложного объекта дорого обошлось российской казне?**

— 21 июня 1910 года императорским указом отпущены средства на строительство первой очереди шлюзованной системы реки Северский Донец. Документы подтвердили сумму затрат, превышающую пять миллионов полновесных царских рублей.

Строительные работы Северско-Донецкой шлюзованной системы начаты в мае 1911 г. и в основном завершены к осени 1913 года. Строительство всех шести гидроузлов осуществлялось одновременно.

5 июля 1914 года в 15 часов 30 минут пароход «Хопер» прошел первое торжественное шлюзование на гидроузле № 2 и открыл судоходство на Северско-Донецком водном пути.

— **Насколько значимым для региона было строительство шлюзованной системы на Северском Донце?**

— Северско-Донецкая шлюзованная система стала первым такого рода гидротехническим объектом в Донском крае, уникальной стройкой! Этот водный путь сулил массу преимуществ. Интересы развития угольных районов требовали малозатратных способов перевозки угля. В обратном направлении по Северскому Донцу можно было доставлять строительные материалы в активно осваиваемые угольные районы Донецкой области.

— **В советское время интерес к Северскому Донцу был?**

— Безусловно. Метеоры и суда типа «Ракета» и «Заря» крылатого флота рассекали воды Северского Донца, доставляя людей к месту их работы и жительства в Белую Калитву, Каменск-Шахтинский, Усть-Донецк и другие прибрежные сельские населенные пункты, сухогрузы возили зерно и уголь, строительные и минеральные грузы.

Максимального уровня — 2,5 млн тонн в год — перевозки угля достигли в 1970-е годы. Кроме того, активно перевозились нерудные строительные материалы

(щебень, камень, отсев), которые добывались и отгружались с Потаповского, Пашеновского, Усть-Быстрианского, Коксового, Краснодонецкого, Есиновского, Белокалитвинского, Синегорского карьеров. Перевозки нерудных строительных материалов достигли уровня 4 млн тонн в навигацию.

— **В каком состоянии сегодня Северско-Донецкая шлюзованная система? С какими сложностями вы сталкиваетесь?**

— Система находится в рабочем состоянии. Конечно, проблемы есть, они касаются содержания и эксплуатации Северско-Донецкой шлюзованной системы, обновления кадрового состава эксплуатационников.

Для поддержания сооружений в технически исправном состоянии на объектах ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» согласно ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» проводится реконструкция, финансируемая за счет средств государственных капитальных вложений.

На основании утвержденных планов проводятся капитальные и текущие ремонты сооружений, направленные на улучшение технического состояния, повышение безопасности и надежности гидротехнических объектов.

В связи с большим сроком эксплуатации гидротехнических сооружений Северско-Донецкой шлюзованной системы и агрессивностью воды в реке Северский Донец проводятся наблюдения и исследования на сооружениях. По их результатам корректируются годовые планы капитального и текущего ремонтов.

Старение персонала и недостаточно высокий уровень квалификации вновь прибывающих — основные кадровые проблемы. К этому добавляются проблемы с жильем, больницами. Но нас спасают династии потомственных водников, сложившиеся на гидроузлах.

— **Какие грузы сегодня идут по Северскому Донцу?**

— Основную часть грузооборота по водному пути реки Северский Донец составляют нерудные строительные материалы, добываемые на Потаповском и Пашеновском карьерах ООО



«Азово-Донская нерудная компания», которое входит в группу компаний «Азово-Донское пароходство». Продукция транспортируется водным транспортом (барже-буксирными составами с малой осадкой) в Усть-Донецкий, Ростовский, Азовский порты, на пристани Дона и Волги.

В перспективе производительность Потаповского карьера оценивается в объеме более 700 тыс. тонн в год, Пашеновского — 1 млн тонн в год.

— **Как вы видите будущее Северского Донца?**

— Река Северский Донец на всем протяжении очень живописна и потому как нельзя лучше подходит для организации гостиничного и курортного бизнеса, семейного отдыха, экотуризма, парусного спорта. Сегодня осталось немного таких экологически чистых природных зон. Развитие туризма и отдыха на реке оживит и трудоустроит жителей береговых поселений, даст толчок развитию местного предпринимательства.

— **Юбилей, а тем более 100-летие, всегда предполагает торжество. Какие мероприятия запланированы по случаю круглой даты?**

— Этот год мы объявили годом 100-летия Северско-Донецкой шлюзованной системы. 27 июня 2014 года в рабочем поселке Усть-Донецкий состоится торжественное мероприятие. Планируется награждение отличившихся работников Северско-Донецкой шлюзованной системы и праздничный концерт.

Нам важно не только отметить славный юбилей, но и сохранить уникальную гидротехническую водно-транспортную систему и передать ее работоспособной и полезной следующему поколению российских водников. Именно над этим работают специалисты Азово-Донской бассейновой администрации.



Общий вид сооружения во время производства бетонных работ на гидроузле № 5



Освящение закладки короля гидроузла № 6



В работе круглый год

Сухогруз «Волжский-49» пришел из турецкого порта Гемлик в Усть-Донецк на погрузку серой. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту судна и узнала, как работает и отдыхает экипаж теплохода.

«Волжский-49» работал всю зиму, без перерыва. «Эта зимняя навигация прошла очень хорошо: без поломок и пробоин, — рассказывает капитан теплохода Владимир Николаевич Митрофанов. — Стабильно работали. Возили грузы в итальянские и испанские порты. Ледокольные проводки осуществлялись регулярно, больших стоянок не было, все четко!»

Владимир Николаевич — очень опытный капитан, его стаж более 40 лет. В селе Новгородской области он закончил восемь классов и как лучший ученик (в аттестате всего две «четверки» — по рисованию и пению!) получил от директора школы толстую пачку приглашений в разные учебные заведения. Вместе с компанией друзей они выбрали Ленинградское мореходное училище и дружно поехали поступать, но приняли только Митрофанова.

Закончив в 1970 году училище, Владимир Николаевич по распределению поехал в Череповец. «Можно было и в Ленинграде остаться и работать рулевым мотористом, — вспоминает Митрофанов. — А в Череповце открывался судостроительно-судоремонтный завод, поступали новые «Волго-Балты» и туда брали сразу третьим штурманом. И мы, 26 выпускников, поехали в Череповец на новых судах работать».

Третьим штурманом ему довелось работать недолго: уже через год капитан Михаил Павлович Тихонов написал на молодого специалиста представление, и его повысили до второго штурмана. Капитана Тихонова Владимир Митрофанов считает своим главным учителем: под его командованием на новеньком «Волго-Балте-38» работал на Балтике — ходили в Швецию, Данию, Финляндию, Германию... О пер-

вом опыте капитан Митрофанов говорит с теплотой: «Я изначально стремился не капитаном быть, а просто нормальным штурманом. Потому что, глядя на своего капитана, Михаила Павловича, понимал, что он всевозможные критические ситуации прошел и знает, как из них выйти. У меня такой уверенности и опыта не было, тогда даже не мечтал капитаном стать».

Потом была служба в армии: 3 года и 27 дней отслужил Митрофанов на подводной лодке в Виляево. Во время арабо-израильской войны субмарина находилась на боевом дежурстве в Средиземном море, так что капитан «Волжского-49» имеет и удостоверение участника боевых действий.

После демобилизации Владимир Николаевич получил подписание о невыезде на пять лет и работал на внутреннем флоте, а потом снова трудился штурманом дальнего плавания. Только отработав девять лет старшим помощником, Митрофанов стал капитаном: квалификация вы-



работа трудная, но зато потом отдыхаешь и при деньгах».

Хотя есть у профессии и определенные издержки: на берегу остаются жены, дети редко видят отцов. «Моя жена, Надежда Алексеевна, вырастила двух сыновей. Это ее заслуга! При этом она дома не сидела, работала старшим следователем — работа сложная и серьезная», — делится капитан. Удивительно, но сыновья точно-точно продолжили дела родителей. Старший сын Александр пошел по материнской стезе: работает старшим следователем.

«Волжский-49» — сухогрузный теплоход ОАО «Донречфлот». Порт приписки — Таганрог. Судно построено в 1992 году на Окской судостроительной верфи в Навашино. Теплоход имеет длину 138,3 м, ширину — 16,7 м, высота борта составляет 5,5 м. Дедвейт судна — 5346 тонн. Осадка в грузу — 3,8 м. Сухогруз оснащен двумя силовыми установками мощностью 880 кВт каждая и может развивать максимальную скорость в 10,5 узла.»

росла и опыт позволил занять эту высокую должность.

Владимир Николаевич убежден, что флотское призвание есть не у каждого: «У кого душа к флоту не лежит, те недолго работают и уходят. А если лет пять на флоте задержался, то уже другой работой никак не прельстишь. Это уже как образ жизни. Да,

А младший Андрей уже старпом: работает в немецкой компании на большом контейнеровозе.

Когда жена Митрофанова вышла на пенсию, супруги решили перебраться на юг: купили дом в Ростовской области. Тогда, в 2000 году, Владимир Николаевич и пришел работать в судостроительную компанию «Донречфлот». Он по несколько контрактов отработал на «Волго-Доне-211» и «Волго-Доне-5038». На «Волжском-49» работает первый контракт — принял теплоход девять месяцев назад.

«Судно хорошее, его уважают за границей, потому что для такой мощности двигателя и грузоподъемности это очень экономичный теплоход. Он может развивать скорость до 10 узлов, но судовладелец ограничивает расход топлива для оптимальной работы. Главное, чтобы судно поддерживали в хорошем состоянии. Если в него вкладывать средства, в ремонты, на поддержание технического состояния, то теплоход будет хорошо работать!» — отзывается о «Волжском-49» капитан Митрофанов.

Экипаж теплохода состоит из 14 человек. Старший помощник Андрей Цирульник уже имеет диплом капитана, на сухогрузе он временно подменяет штатного старпома Александра Острянского, который сдает экзамены в Новороссийской морской академии им. адмирала Ф. Ф. Ушакова. Вторым помощником Игорь Белов только осваивает профессию, учится. Третий помощник Роман Яковлев работает давно и уже прилично разбирается в штурманских обязанностях. Капитан



Капитан гордится цветами, которые создают домашнюю атмосферу на борту. Ведь на теплоходе он проводит больше времени, чем дома.

планирует, что в отпуске Яковлев получит второго штурмана и уже в этой должности вернется на «Волжский-49».

Старший механик Евгений Белогуров хоть и имеет небольшой стаж, но на этом судне он трудился вторым механиком, хорошо знает теплоход и смело может называться специалистом своего дела. У него на подхвате второй механик Богдан Барановский, третий механик Виталий Таранцов и электромеханик Александр Бойко. Еще на судне труятся матросы Виктор Филиппов, Павел Зыков,

Хорошее питание — не единственная отрада моряков: на баке организован спортзал, наварены турники, в жаркие дни на корме наливается бассейн. Кроме того, на теплоходе есть сауна. Но зачастую после тяжелой смены моряки расслабляются перед телевизором, кино смотрят.

Залогом успеха капитан Митрофанов считает постоянный экипаж. К сожалению, из-за нехватки кадров на флот порой попадают случайные люди. «Постоянный экипаж работает качественно и относится бережно к судну. В этом залог стабильной работы. И мне как капитану тогда легче, потому что уже знаешь людей, где на них можно положиться, а где лучше присмотреть лишний раз. Обидно, когда учишь людей, тратишь время, силы и нервы, а они уходят на другие суда», — признается Владимир Николаевич.

После погрузки серой «Волжский-49» пойдет в короткий рейс — на Кавказ, а потом вернется в Усть-Донецк грузиться трубами большого диаметра для строительства газопровода «Южный поток». «Уже пришла инструкция, как грузить трубы. В июне будем возить их в Болгарию», — подтверждает капитан. Так что скучать морякам не приходится: они в работе круглый год!



МССЗ сдал серию обстановочных судов и спустил на воду пассажирский «Астраханец»



ОАО «МССЗ» предъявил приемочной комиссии Федерального агентства морского и речного транспорта обстановочное судно проекта 3050.1 «Путейский-223», построенное для нужд ФБУ «Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей».

Этим судном завершена серия из 12 обстановочных судов проекта 3050.1, построенных в рамках Государственного контракта на выполнение работ по

строительству объекта «Обновление обслуживающего флота».

Проект 3050.1 разработан ООО «ГЦКБ Речфлота». Постройка судна осуществлялась ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» на производственных мощностях Верхне-Ленского района водных путей и судоходства — филиала ФБУ «Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей», расположенного в поселке Жигалово Иркутской области.

Кроме того, в МССЗ состоялась сдача государственной комиссии двух обстановочных судов проекта 3050, построенных для ФБУ «Администрация Севводпуть» (г. Котлас). Суда входят в серию из 27 современных обстановочных судов, строящихся по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для предприятий, обслуживающих внутренние водные пути.

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе размещено три четверти от всего объема заказов на строи-

тельство обстановочных судов (проектов 3050, 3050.1 и 3052), предусмотренных в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2015 гг.».

В начале июня на заводе состоялось торжественное мероприятие, посвященное спуску на воду головного пассажирского судна проекта 23020 «Астраханец» для Астраханской области. Теплоход входит в серию из трех пассажирских судов, заказанных Астраханской областью для организации сообщения на городских и пригородных линиях региона.

Для администрации Астраханской области выбор строительной площадки был достаточно сложным процессом, поскольку в регионе сосредоточено большое количество судостроительных заводов, но выбор все-таки был сделан в пользу ОАО «МССЗ».

Заложены кили двух танкеров типа «Армада» для ГК «Палмали»

Группа Компаний «Палмали» на судостроительной верфи Armada Shipyard (Турция, входит в ГК «Палмали») осуществила закладку двух килей танкеров смешанного река-море плавания проекта «Армада» RST22M дедвейтом около 7100 тонн каждый. Срок окончания строительства данных судов — март 2015 года.

Проект RST22M разработан Морским Инженерным Бюро.

В проекте учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Россий-

ского морского регистра судоходства (РС) «ЭКО ПРОЕКТ» (ЕКО-S).

В период до 2017 года ГК «Палмали» планирует увеличить грузовой флот судами проекта RST 12, RST 22M в количестве не менее 20 единиц.

Минпромторг РФ считает перспективным развитие трех верфей Крыма

Министерство промышленности и торговли России считает перспективным развитие трех судостроительных предприятий Крыма.

Об этом сообщил директор департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Леонид Стругов. По его словам, речь идет о заводе «Залив» (Керчь), «Море» (Феодосия) и «Севастопольский морской завод» (Севастополь). При этом министерство уже работает над вопросом модернизации и загрузки верфи «Залив», где предстоит восстановить крановое хозяйство, усилить стапель в сухом доке и провести другие работы.



Технический спуск второго сухогруза проекта RSD49 «Анатолий Сиденко»

Астраханский судостроительный завод «Лотос» провел технический спуск второго многоцелевого сухогрузного судна дедвейтом около 7240 тонн RSD49 «Анатолий Сиденко» для судоходной компании «Анкор».

Об этом сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро, являющегося проектантом серии.

Суда этого проекта строятся на «Лотосе» по лизинговой схеме при участии лизингодателя — ЗАО «Гознак-лизинг» и лизингополучателя — судоходной компании ООО «Анкор». В качестве заказчика лизинговой компании высту-

пило ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Головное на ОАО «Лотос» судно проекта RSD49 «Владимир Захаренко» было заложено 27 января 2011 года, спущено на воду 26 февраля 2013 года, сдано 21 марта 2014 года. Второе судно проекта RSD49 «Анатолий Сиденко» (строительный номер 302) было заложено 27 января 2011 года.

Речные суда для Архангельской области

Губернатор Архангельской области Игорь Орлов провёл встречу с президентом Республики Татарстан Рустамом Миннихановым в рамках Петербургского экономического форума.

Одним из ключевых результатов двустороннего сотрудничества стал заказ Архангельской области на производство двух речных судов на Зеленодольском судостроительном заводе Татарстана.

Суда проекта А217-1 предназначены для перевозки пассажиров в количестве 176 человек

на внутренних водных путях. Теплоход, имеющий корпус и винты с ледовым усилением, может ходить в 30-сантиметровом битом льду или в 20-сантиметровом цельном. Проект уже вышел на финишную прямую: сегодня суда готовятся к ходовым испытаниям, а уже в августе 2014 года их планируют передать Поморью.

«ГЛЕБ КРЖИЖАНОВСКИЙ» СТАЛ ПЛАВОТЕЛЕМ

В Каспийское море 2 июня 2014 года вышел 350-местный пассажирский теплоход смешанного река-море плавания «Глеб Кржижановский», модернизированный из судна проекта 302. Судно предназначено для использования в качестве плавотеля для работников нефтегазоконденсатного месторождения им. В. Филановского.

Переоборудование судна производилось в Астрахани.

СЕВМОРЗАВОД (КРЫМ) СПУСТИЛ НА ВОДУ «ДВУХКОПУСНЫЙ» ТАНКЕР «ТИКСИ»

Севастопольский морской завод спустил на воду «двухкорпусный» танкер река-море плавания дедвейтом 2786 тонн «Тикси», предназначенный для северного завоза в населенные пункты арктического побережья Якутии. Модернизацию танкера «Тикси» (бывший «Палфлот-1», типа «Ленанефть», проект Р77) осуществляет «Морское агентство Транс-Сервис».

СДАНО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ СУДНО «ВАСИЛИЙ ЗАВОЙКО»

Сдано в эксплуатацию пассажирское судно с рефрижераторными трюмами «Василий Завойко». Судно построено на ООО «Сретенский ССЗ» по проекту, разработанному специалистами ЗАО «ЦНИИМФ». Судно предназначено для перевозки рабочих бригад, а также охлаждаемых грузов в рефрижераторных трюмах в районах западного и восточного побережья Камчатки (летом), Курильских островов и Владивостока (зимой).

«ТЮМЕНЬСУДОКОМПЛЕКТ» ВПЕРВЫЕ ПОСТРОИЛО СУДНО МОРСКОГО КЛАССА

ЗАО «Тюменьсудокомплект» впервые в Тюмени построило судно морского класса — «Полярная звезда». Судно грузоподъемностью 200 тонн предназначено для работы в северных широтах Тазовской и Гыданской губ. Усиленная обшивка судна позволит справляться со льдом толщиной до 90 см.

Кубок Усть-Луги достался «Корюшке»

Завершилась ежегодная регата «Кубок Усть-Луги» (Ust-Luga Cup). Участники финишировали в районе острова Сескар (Усть-Луга, Ленинградская область) на траверзе порта Усть-Луга 10 июня 2014 года.

По ходу регаты между экипажами развернулась напряженная борьба, лидеры гонок менялись местами. Так, команда «Российских железных дорог» лидировала во второй гонке регаты по маршруту Мариехамн (Аландские острова, Финляндия) — остров Кокар.

Экипаж «Мурманского морского торгового порта» (ММТП) также показал высокий результат, став победителем в коротких гонках у острова Кокар. Команда Российского морского регистра судоходства и Российского речного регистра судоходства (РС и РРР) заняла первое место по итогам гонки на переходе Каснас — Таллинн.

Однако лидером регаты Ust-Luga Cup стала команда «Компании Усть-Луга», выиграв на своей яхте «Корюшка» три гонки в рамках регаты. Так, экипаж «Компании Усть-Луга» лидировал в первой гонке регаты по маршруту Сандхамн (Швеция) — Мариехамн (Аландские острова, Финляндия), после чего укрепил свои позиции, став победителем по итогам двух коротких гонок в районе населенного пункта Науво (Финляндия). Красивым финальным аккордом чемпиона стала победа в финишной гонке регаты по маршруту Таллинн (Эстония) — остров Сескар.

Между тем, некоторым участникам соревнований везло меньше других. Во время первой гонки у яхты экипажа «Морстройтехнологии» порвался парус, и команда

выбыла из гонки. Также была снята с соревнований на переходе Каснас — Таллинн яхта команды «ММТП», которая по техническим причинам не уложилась в контрольное время.

По итогам всех этапов регаты места распределились следующим образом: на первом месте расположилась команда ОАО «Компания Усть-Луга», на втором — ОАО «Российские железные дороги», замыкает тройку лидеров команда ОАО «Ростерминалуголь». На четвертой позиции расположился экипаж ЗАО «СММ», на пятой — ОАО «ТрансКонтейнер». Команда Российского морского регистра судоходства (РС) и Российского речного регистра (РРР) заняла шестое место, за ней следует ООО «УК «Анкер Логистик». Экипаж ООО «Морстройтехнология» занял восьмое место, ОАО «Мурманский морской торговый порт» — девятое. Замыкает десятку команда ООО «ТД «Русторг».

Регата изначально задумывалась как любительские парусные гонки профессионалов, работающих на море, в частности, на Балтийском, под девизом «Одно море, одна профессия, одна судьба».

Как отмечают компании, посылающие свои экипажи для участия в регате, такого рода мероприятия являются не только прекрасной возможностью с пользой провести время, но и способом сплочения коллектива, формирования пространства общих интересов, развития корпоративной культуры.

Впервые регата «Кубок Усть-Луги» (Ust-Luga Cup) состоялась в июне 2012 года и была приурочена к 10-летию Морского торгового порта Усть-Луга. Успешное проведение регаты стало заметным событием не только в мире парусного спорта, но и среди деловой общности и представителей СМИ. По результатам проведения регаты, а также учитывая большой интерес к дальнейшему развитию проекта общественности и участников портового бизнеса, как в России, так и за рубежом, было принято решение о придании регате статуса ежегодной.

Проект Ust-Luga Cup проводится при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Всероссийской Федерации парусного спорта.

Регата «Кубок Усть-Луги 2014» (Ust-Luga Cup 2014) состоялась с 1 по 10 июня 2014 года по уже опробованному маршруту: от Стокгольма (Швеция) до Санкт-Петербурга (Россия), с заходами в Мариенхам (Финляндия) и Таллинн (Эстония). Во время регаты участники и гости становились в живописных маринах шведских и финских островов.

Организационный комитет международной регаты «Кубок Усть-Луги 2014» (Ust-Luga Cup 2014) был избран в составе четырех человек. В этом году в него вошли заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский, председатель Совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга» Валерий Израйлит,



первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» Олег Валинский, генеральный директор ООО «Морской торговый порт «Лавна» Александр Алиев.

Общая организация регаты возложена на АНО «Балтийская регата Ust-Luga Cup» (исполнительный директор Александр Алиев).

Технический организатор — Motor Boat & Yachting Russia. Пресс-центр регаты — ИАА «ПортНьюс».

Генеральным партнером регаты Ust-Luga Cup традиционно выступает ОАО «Ростерминалуголь» (Ленинградская область).

Партнерами Ust-Luga Cup стали: ООО «Трансойл», ООО «Балт-ТрансСервис», ОАО «Российские железные дороги».

CityPoint обеспечивал возможность следить за гонками регаты через интернет в режиме реального времени.

Партнерами церемонии награждения победителей регаты Ust-Luga Cup, которая состоялась 11 июня 2014 года в Санкт-Пе-

тербурге у стен Петропавловской крепости, стали компании «НАВИКОМ», GetTaxi, Ginza project и ресторан «Корюшка».

Судейский комитет регаты Ust-Luga Cup возглавил известнейший судья из Ирландии Билл О'Хара, который с 2005 года регулярно входит в состав жюри крупнейшей кругосветной регаты Volvo Ocean Race. Кроме него в состав судейского комитета Ust-Luga Cup вошли судья международной квалификации из Эстонии Андрус Покси и судья высшей российской квалификации Светлана Дьячкова.

Четвертое почетное место в регате заняла команда ОАО «РЖД». В составе команды на сцену вышел первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов. Третье место и бронзовый кубок регаты достался команде ФГУП «Росморпорт». Второе место в напряженной борьбе досталось команде генерального спонсора регаты ОАО «Ростерминалуголь». Победителем регаты в 2013 году была признана команда СММ.

