

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.



№1 (12970)

Выходит один раз в месяц
15 января 2017 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ГМУ ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф. УШАКОВА

Вокзал в
Петропавловске-
Камчатском
примет пассажиров
в 2017 году



В порту Петропавловск-Камчатский завершены основные работы по строительству современного морского вокзала. Построенное на сейсмоопорах здание морвокзала занимает 8,5 тыс. кв.м. Оно рассчитано на одновременное обслуживание 200 человек.

Стр. 2

Барнаул продолжит
берегоукрепление
Оби



Работы по берегоукреплению Оби в районе Речного вокзала Барнаула продолжатся в 2017 году. Об этом сообщил глава администрации Барнаула Сергей Дугин на встрече с представителями институтов гражданского общества.

Стр. 2

РОССИЯ — ЛУЧШЕ КРУИЗНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ 2017 ГОДА

Россия включена британским изданием The Telegraph в рейтинг лучших круизных направлений 2017 года. Газета, в частности, включила в рейтинг маршруты по рекам и озерам между Петербургом и Москвой. Как отмечают в издании, во время этих круизных туров туристы смогут увидеть огромное количество достопримечательностей.

#ПОРАПУТЕШЕСТВОВАТЬ- ПОРОССИИ

Выпущен в свет «Сборник #ПораПутешествоватьПоРоссии», который представляет собой календарь лучших туристических событий страны на 2017 год по версии премии Russian Event Awards.

В перечень событий, представленных в издании, включены, среди прочих, проекты, связанные с водными путешествиями, среди них — Балтийская морская ассамблея и Речной карнавал в Санкт-Петербурге, ежегодная парусная регата журналистов «Морское перо-2017» в Севастополе, приключенческая экспедиция «Байкал — Аляска».

Итоги навигации-2016 и планы на 2017 год



Несмотря на сложные условия судоходства в некоторых бассейнах внутренних водных путей (ВВП) России, навигация прошлого года оказалась успешной. В 2017 году правительство обещает увеличить объемы госфинансирования объектов речной инфраструктуры.

ИТОГИ-2016

В 2016 году внутренним водным транспортом в России было перевезено около 115 млн тонн грузов различного назначения, в том числе в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности — 18,5 млн тонн, что на 9% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Завоз грузов для программы «Сила Сибири» был обеспечен в полном объеме. При этом грузооборот внутреннего водного транспорта в целом вырос почти на 6%. Перевозки пассажиров тоже возросли. За прошлый год речными судами перевезено более 13 млн человек.

Проблема маловодности отмечалась в Северо-Двинском, Камском, Обском и Ленском бассейнах. Временные ограничения по осадке судов вводились на 4 тыс. км внутренних водных путей. «Однако оперативное взаимодействие Росморречфлота с субъектами Российской Федерации, судоходными компаниями, грузовладельцами позволили уменьшить влияние этого негативного для судоходства фактора», — отметил заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк. — Успешное взаимодействие с Росводресурсами позволило установить оптимальный режим расхода воды Цимлянского водохранилища в целях

сохранения водных ресурсов без ущерба судоходству. В результате навигационные условия на нижнем участке Дона были значительно лучше прошлой навигации». В навигацию 2016 года на нижнем Дону грузоперевозки увеличились почти на 1 млн тонн по сравнению с навигацией 2015 года.

БОЛЬШИЕ СТРОЙКИ ЗАПУЩЕНЫ

К сожалению, в районе Нижнего Новгорода, через Городецкие шлюзы грузопоток в 2016 году снизился еще на 300 тыс. тонн и составил к уровню 2013 года всего 47%. Чтобы восстановить и увеличить грузопоток через этот лимитирующий участок, запланировано строительство Нижегородского низконапорного гидроузла. Реализация этого проекта позволит обеспечить в регионе в течение всего периода навигации судоходную глубину 4 метра. Первый этап проектирования Нижегородского гидроузла закончен. В настоящее время идет подготовка для утверждения Правительством соответствующих изменений федеральной целевой программы.

Этот проект наряду с другими вошел в перечень поручений президента Российской Федерации по итогам прошедшего в августе

2016 года президиума Госсовета. Все поручения имеют важнейшее значение для развития отрасли.

Так с 2016 года началась реализация давно ожидаемого проекта строительства низконапорного Багаевского гидроузла. Подписание контракта на выполнение проектирования состоялось 10 ноября 2016 года, и сразу началась работа, проведены первые установочные совещания. Сроки проектирования гидроузла на нижнем Дону очень сжатые: первый этап — получение заключения Главгосэкспертизы — ожидается в сентябре 2017 года, следующий этап — в декабре 2017 года. Соответственно, работать надо быстро и качественно.

Для рассмотрения и решения оперативных вопросов, возникающих на стадии проектирования, в Ростовской области создана рабочая группа, ее возглавляет заместитель губернатора.

Оба проекта по строительству новых гидроузлов на Волге и на Дону направлены, в первую очередь, на устранение лимитирующих участков ВВП, остающихся основными препятствиями для успешной конкуренции ВВП с другими перевозчиками. Из-за маловодности, грузовладельцы часть грузов переориентировали на другие виды транспорта. Сегодня, когда государство демонстрирует свое стремление обеспечить гарантированные судоходные глубины 4 метра на всем протяжении судоходного пути, грузовладельцы смогут вернуть груз на дешевый и эффективный водный транспорт, заключить

долгосрочные контракты с судовладельцами, что стимулирует последних к обновлению флота. «Если мы сможем уйти от рисков маловодности, экономика речных перевозок будет понятной, предприятия смогут планировать свою деятельность на долгосрочный период. И, самое главное, экономика перевозки одной тонны груза будет более эффективна», — отмечает Виктор Вовк.

Государство от этого выигрывает за счет синергетического эффекта, который коснется всех отраслей экономики России: и судоходства, и судостроения, и сельского хозяйства, и рыболовства, и т.д.

НАВИГАЦИЯ-2017

Важнейшая задача Росморречфлота на предстоящую навигацию 2017 года — своевременно определить наиболее проблемные места, расшивка которых посредством проведения дноуглубительных работ позволит увеличить грузопотоки. В следующем году ожидается увеличение объема государственного финансирования для решения этих задач. От того, насколько руководство отрасли сможет четко определить проблемные вопросы на ВВП, будет зависеть, в том числе, и объем грузоперевозок в 2017 году.



Вокзал в Петропавловске-Камчатском примет пассажиров в 2017 году

В порту Петропавловск-Камчатский завершены основные работы по строительству современного морского вокзала. Построенное на сейсмоопасных здания морвокзала занимает 8,5 тыс. кв.м. Оно рассчитано на одновременное обслуживание 200 человек.

По плану, в здании будет находиться служба капитана порта, «Росморпорт», таможенные службы. В помещениях пассажирского терминала в 2017 году оборудуют зал ожидания, билетные кассы, камеру хранения, справочное бюро. В одном из блоков будет размещён пункт пропуска через государственную границу РФ.

По информации заместителя председателя правительства Камчатского края Юрия Зубаря, до конца текущего года подрядчик

и заказчик должны подписать приёмо-сдаточный акт, после чего в 2017 году морвокзал будет полноценно введен в строй.

Напомним, что строительство нового здания морского вокзала началось в Петропавловске-Камчатском летом 2014 года в рамках реализации мероприятий федеральной программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Препятствием к строительству в 1963 году. Его аварийную конструкцию снесли шесть лет назад.



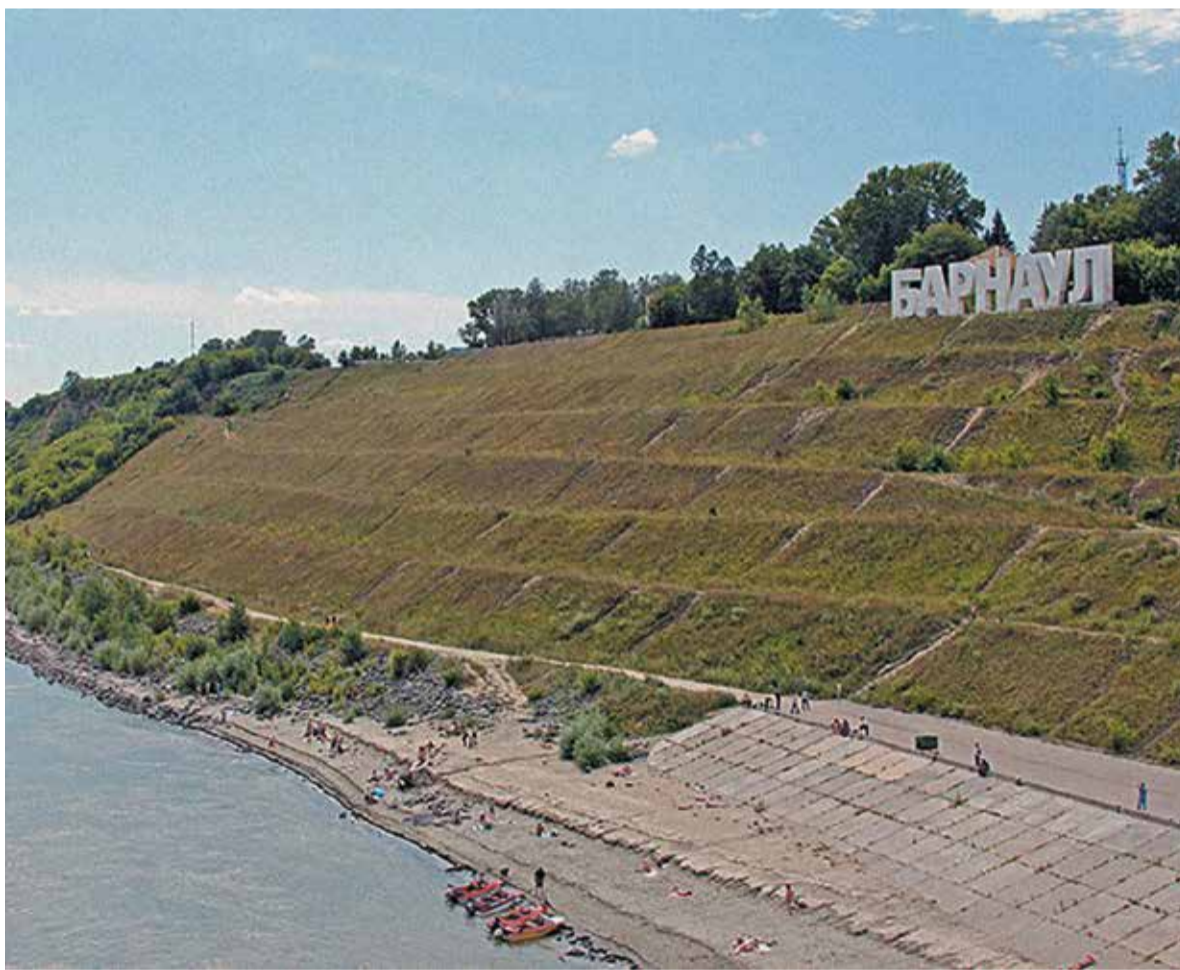
Барнаул продолжит берегоукрепление Оби

Работы по берегоукреплению Оби в районе Речного вокзала Барнаула продолжатся в 2017 году. Об этом сообщил глава администрации Барнаула Сергей Дугин на встрече с представителями институтов гражданского общества.

Строительство набережной вдоль реки Обь ведется в рамках создания туристско-рекреационного кластера «Барнаул — горнозаводской город». Ее протяженность — свыше 500 м. Проект предусматривает берегоукрепление в два яруса с организацией сходов с верхнего яруса на нижний и с нижнего яруса к реке.

Строительно-монтажные работы в 2015–2016 гг финансировались из федерального бюджета в размере 181 млн рублей, проектирование осуществлялось за счет средств бюджета Алтайского края и города Барнаула.

Как ранее сообщал генеральный директор ОАО «Барнаулкапстрой» Сергей Демин, проект берегоукрепления Оби рассчитан на два года. Работы ведутся в максимально благоприятный период — с августа по апрель, когда уровень воды в реке минимален.



Архангельский речной порт перевез миллион человек

За период навигации с мая по ноябрь теплоходы Архангельского речного порта перевезли миллион человек, пассажиропоток остается неизменным. Об этом сообщил генеральный директор порта Андрей Разговоров.

«Мы стараемся повышать качество перевозок, решается вопрос со строительством речного вокзала: уже согласован эскиз, ждем получения разрешения на строительство, — пояснил Разговоров. — В этом году порт приобрел теплоход «Сапфир» типа «Москва», в пассажирском флоте он станет самым молодым, сейчас судно на капремонте и уже в следующую навигацию планируем вывести его на речные линии.

Пассажирская навигация судов на воздушных подушках открылась в Казани

Казанский речной порт открыл зимнюю навигацию судов на воздушных подушках до Верхнего Услона.

На маршруте будут курсировать два транспортных средства. Вместимость — от 7 до 9 человек. Время в пути составляет 7 минут, сообщает официальный портал органов местного самоуправления Казани.

Также для желающих «Татфлот» организует получасовые прогулки по Волге и Казанке.

Новый пункт пропуска «Заимка»

Речной пункт пропуска через российско-китайскую границу на территории комплекса «Заимка» планируется открыть весной 2017 года.

В настоящее время уже получено согласование Минтранса, финальные процедуры проходят с пограничным управлением, таможней, Роспотребнадзором и Россельхознадзором. На первом этапе через пункт пропуска смогут проходить до 200 туристов в день, в последующем их

количество увеличится до 400. Об этом сообщила пресс-служба губернатора и правительства Хабаровского края.

Как заявил недавно в ходе визита в Хабаровск руководитель Федерального агентства по туризму Олег Сафонов: «Открытие речного пункта пропуска в Хабаровском районе позволит

значительно повысить турпоток в регион. Он может увеличиться в пять раз. В настоящее время край посещают около 24 тысяч человек. Здесь ключевую роль будет играть и набережная Амура, к причальным стенкам которой будут подходить суда с туристами. Логистика в развитии кластера имеет принци-

пиальное значение».

Работа по развитию туристской отрасли в регионе осуществляется в рамках государственной программы «Развитие внутреннего и въездного туризма в Хабаровском крае». Общий объем финансирования до 2020 года составит 9,1 млрд руб.

Завершена реконструкция моста через Свирь

Увеличенный подмостовой габарит позволяет пропускать речной транспорт без разводки моста



Завершена реконструкция разводного моста через реку Свирь, являющегося частью железнодорожной линии Волховстрой—Мурманск. В рамках реконструкции были проведены работы по замене пролетных строений на пролеты, отвечающие современным и перспективным нагрузкам, систем электроснабжения и разводки сооружения, а также работы по усилению опор и переустройству охранной зоны объекта.

Наиболее трудоемкой и ответственной частью реконструкции стала замена руслового пролетного строения длиной 109,2 метра.

«В рамках реконструкции сооружения также был произведен подъем пути на подходах к мосту, в результате чего подмостовой габарит увеличился на 0,3 метра, что позволяет пропускать речной транспорт без разводки пролетного строения. Ранее для пропуска судов требовалось проведение разводок. Это, в свою очередь, обеспечивает преимущественно непрерывное движение поездов на одном из главных участков Октябрьской железной дороги — линии Санкт-Петербург — Мурманск», — сообщает пресс-служба ОЖД.

Однопутный трехпролетный металлический мост через реку Свирь был построен в 1914 году. В 1934 году для обеспечения прохода крупногабаритных судов по Волго-Балтийскому каналу русловое пролетное строение было переустроено в вертикально-подъемное. В 1943 году были взорваны опоры пролетного сооружения. Мост был восстановлен в 1946 году.

СЗП увеличивает лихтеровку зерна



Объем перевозок зерновых грузов по контрактам Северо-Западного пароходства с последующей перевалкой на морские суда (лихтеровкой) в 2016 году вырос на 35% в сравнении с аналогичным показателем 2015 года, составив 1,12 млн тонн. В 2017 году СЗП намерено увеличить объемы лихтеровки зерна с использованием судов «река-море».

На лихтеровках работали 24 теплохода типа «Нева-Лидер», «Русич», «Валдай», «Волжский» грузоподъемностью 5–7 тыс. тонн. Партии зерновых грузов с элеваторов и перегрузочных комплексов на рейды морских портов доставляли также 5 теплоходов проекта «Сормовский» грузоподъемностью 3,5 тыс. тонн.

По предварительным прогнозам, в 2016 году объемы зерна для лихтеровки составят около 60% всех зерновых грузов Северо-Западного пароходства, перевезенных в экспортно-импортном направлении и между иностранными портами.

Увеличение данного сегмента в структуре СЗП обусловлено значительным урожаем зерновых культур в 2016 году и высокой рентабельностью перевозок до конечных портов Африки и Ближнего Востока с использованием морских судов большой грузоподъемности.

В общем объеме зерновых, предназначенных для лихтеровки, перевозки пшеницы составили около 900 тыс. тонн, превысив на 55% показатель прошлого года, ячменя, кукурузы, льна и других зерновых — 220 тыс. тонн.

Все операции по лихтеровке зерна проводились в морских портах Азово-Черноморского бассейна.

Великий Новгород благоустроит набережную Волхова



В Великом Новгороде на заседании градостроительного совета рассмотрена концепция благоустройства набережной реки Волхов. Проект, разработанный ООО «Институт Новгородпроект», предлагает благоустроить территорию на Софийской стороне, прилегающую к Клубу юных моряков, бывшему заводу «Богемия», театру драмы имени Ф. М. Достоевского и гостинице «Интурист». По мнению архитекторов, с учётом всех этих объектов здесь мог бы возникнуть центр культурного притяжения города.

На Ганзейской набережной (от Лодочной станции до Ярославова дворища) планируется: музей, ресторанная линия, гостиница «Россия», кафе, причал, летнее кафе, Ганзейская площадь, один спуск к воде, смотровая площадка в виде корабля «Когг». Проект этого участка был выполнен ранее компанией «Институт Новго-

родгражданпроект».

По предварительным оценкам объем инвестиций в проект может составить 10 млрд рублей.

Во время обсуждения проекта руководитель Клуба юных моряков Николай Варухин отметил, что рядом с детским учреждением можно создать музей воинской славы, где будут выставлены корабли, которые

подняты со дна Волхова: «Только на территории Великого Новгорода на дне Волхова лежат пять судов. Их необходимо поднять, восстановить и показать».

Также он предложил в рамках концепции благоустройства набережной соорудить причал для малых судов, который также может стать местом для отдыха новгородцев и туристов.

По итогам обсуждения гра-

достроительный совет одобрил проект. Было решено провести анализ этой концепции с учётом высказанных пожеланий.

С 2015 года Великий Новгород включен в состав межрегионального историко-культурного и туристического проекта «Серебряное ожерелье России». Туристический поток в Великий Новгород составляет более 215 тысяч человек в год.

Волжское пароходство повышает квалификацию сотрудников

В Волжском пароходстве состоялись традиционные ежегодные встречи руководства с плавсоставом. Встречи прошли на базах технического обслуживания флота в городе Волжском (Волгоградская область) и на заводе «Борремфлот» (Нижегородская область).

В ходе встречи участники подвели итоги навигации, обсудили вопросы судоремонта и определили задачи на предстоящий 2017 год.

На повышение квалификации и обучение своих сотрудников в 2016 году Волжское пароходство направило более 5 млн руб.

Важным вопросом стала заработная плата плавсостава, которая увеличена с января 2016 года на 18%. В компании развивается премиальная система оплаты труда, заложенная в Положении о премировании. Зарплаты работников берегового состава были проиндексированы с апреля 2016 года.

Особое внимание было уделено социальным вопросам. В соответствии с Коллективным договором, за 10 месяцев 2016 года Волжское пароходство выплатило 10,3 млн руб. Средства были направлены на санаторно-курортное лечение сотрудников, материальную помощь, проведение спортивных мероприятий, выполнение программы «Забота о ветеранах» и другие виды поддержки.

По оперативным данным, по итогам грузовой навигации 2016 года, объем перевозок составил 5,2 млн тонн, грузооборот составил 5,3 млрд ткм, что равно уровню прошлого года. На внутренних водных путях и в при-

брежных морских районах работали: 131 судно на перевозках, 29 — в аренде, 13 судов — на вспомогательных работах.

В структуре перевозок экспортные грузы составили 3,5 млн тонн, на 238 тыс. тонн, или 7% больше, чем в прошлом году. Объем грузов, перевезенных по внутрироссийским маршрутам, снизился на 606 тыс. тонн, или 26%, до 1,7 млн тонн. Основным внутрироссийским грузом стал щебень из карьеров Карелии. Суда пароходства перевезли 1,1 млн тонн щебня, что соответствует объемам прошлого года.

Навигация продолжалась 242 дня, с 30 марта по 27 ноября.



Продан пакет акций компании «ВодоходЪ»

Universal Cargo Logistics Holding приобрел 41,87% капитала компании «ВодоходЪ» у АО «Волго-флот» («Волжское пароходство»). Сумма сделки составила 601 млн 548 тыс. руб.

За 2015 год «ВодоходЪ» перевез 460 тыс. туристов, из них почти 95 тыс. выбрали круизный флот и более 360 тыс. человек — малый прогулочный и скоростной флот.

ООО «ВодоходЪ» — крупнейший оператор речных круизов по России. В управлении компании — четырехпалубный круизный флот и теплоходы малого флота. Под управлением «ВодоходЪ» находятся 27 четырехпалубных комфортабельных собственных круизных теплоходов, 15 теплоходов малого пассажирского флота, в том числе 9 скоростных судов типа «Метеор» и 6 прогулочных теплоходов.

Компания образована в 2004 году и является оператором полного цикла, объединяющим под своим управлением все звенья цепочки обслуживания — перевозку, питание, экскурсионное обслуживание, развлекательные программы, подготовку персонала. Офисы «Водохода» расположены в Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Казани и Нижнем Новгороде. Компания входит в VBTH — судноходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером VBTH), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний.

В Санкт-Петербурге завершается строительство Яхтенного моста

В Санкт-Петербурге завершается строительство Яхтенного моста через Большую Невку. Переправа длиной 490 метров свяжет Яхтенную улицу и Крестовский остров. Строительство началось в конце 2015 года, а 20 декабря 2016 года ЗАО «Пилон» поставил последний блок в конструкцию.

Стоимость проекта составляет около 1,8 млрд рублей. Яхтенный мост будет неразводным и состоит из 11 пролетов. Подмостовой судоходный пролет — 16 метров.

По сообщению пресс-службы компании «Пилон», завершающие работы на объекте продолжатся до весны 2017 года. Объект строится к Чемпионату мира по футболу 2018 года.

Рабочее движение по Яхтенному мосту планируют открыть 1 июня 2017 года, а сдать работы — через год, в декабре 2017 года.

Строительство Яхтенного моста началось в мае 2016 года. В Смольном подчеркивают, что переправу оплатили меценаты. Пять крупнейших дорожно-строительных компаний СПб вложат в объект средства, полученные в качестве прибыли на других городских объектах. «Руководители компаний обратились к губернатору Санкт-Петербурга и выразили готовность осуществить строительство моста за счет собственных средств и передать его в дар городу», — официальная позиция Смольного.



СПГ для «Морского фасада»

«Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» и «СПГ Горская» подписали соглашение о намерении. Речь в документе идет об обеспечении технологической возможности приема пассажирских судов круизного типа и паромов, заходящих в акваторию гавани, которые используют сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива.

Соглашением определено, что «СПГ Горская» будет готова начать бункеровку судов сжиженным газом с 1 января 2018 года. А с 2019 года «Горская» закрепит за портом специально построенное для этих целей судно-бункеровщик СПГ.

Стороны также договорились совместно разработать регламент бункеровки судов СПГ.

ООО «СПГ Горская» реализует проект строительства в Санкт-Петербурге плавучего комплекса по производству сжиженного газа мощностью 1,26 млн тонн в год со своими: пирсом, наливной эстакадой, плавучими хранилищами СПГ, флотом судов-бункеровщиков в России и ряде стран Балтии.



«Озерная Верфь» подвела итоги 2016 года

ООО «Озерная Верфь» подвела итоги 2016 года. В уходящем году верфь сдала 10 катеров — проектов 14М, 12М, Arctic-850. Портфель заказов предприятия на 2017 год находится в процессе формирования.

Плановая модернизация основных производственных мощностей происходит в текущем режиме без остановки производства.

Напомним, на сегодняшний день «Озерная Верфь» в рамках госконтрактов построила и передала заказчикам более трех десятков скоростных алюминиевых катеров. География поставок компании — от Калининграда до Владивостока, от Архангельска до Сочи. Среди городов, в которых успешно работает флот «Озерной Верфи»: Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Самара, Новосибирск, Иркутск, Якутск, Хабаровск и т.д.



Окская судовой верфь обновляет производственные фонды

«Окская судовой верфь» в рамках программы модернизации в январе-декабре 2016 года направила на развитие производства 19 млн руб., что в 2 раза больше, чем в прошлом году. Основная часть средств затрачена на закупку нового оборудования, модернизацию и реконструкцию существующих производственных объектов.

В отчетном периоде компания запустила новый малярный участок, который позволил значительно ускорить технологический процесс окраски секций судов и обрабатывать в сутки до двух объемных судовых секций весом около 30 тонн. На участке поддерживается постоянная необходимая температура, что обеспечивает высокое качество окраски при любых погодных условиях.

Компания также направила

средства на приобретение двух современных линий резки листового металлопроката Messer и комплексной линии очистки ROSLER для обработки всей номенклатуры листового металла и профильного проката.

Для повышения уровня энергоэффективности Окской судовой верфи была запущена новая мини-котельная мощностью 9 Мвт, которая позволила сократить расходы на электроэнергию до 35% в год.

Последним проектом стала установка и запуск в эксплуатацию новой кислородной станции Linde Gas стоимостью 0,6 млн руб., высвободившей дополнительные мощности энергосистемы Окской судовой верфи.

В 2017 году компания реализует очередной этап модернизации, направленный на повышение производительности труда и снижение энергозатрат. На эти цели планируется направить около 26 млн руб.

Ледокол «Новороссийск» вышел в первый рабочий рейс

Новый ледокол «Новороссийск» проекта 21900М, построенный на Выборгском судостроительном заводе, 12 января 2017 года вышел в первый рабочий рейс по направлению в Белое море, где он будет работать на ледокольных проводках крупнотоннажных судов.

Во время перехода новый дизель-электрический ледокол совершит технический заход в порт Мурманск, кроме того, осуществит проводку балкера Zhehat 2.

Как сообщает пресс-служба ФГУП «Росморпорт», дизель-электрический «Новороссийск» в начале февраля приступит к работе по ледокольному обеспечению судов, следующих в/из морские порты Кандалакша

и Архангельск.

Ледокол «Новороссийск» построен с применением передовых технологий и способен преодолевать льды толщиной до 1,5 м.

«Новороссийск» является одним из трех линейных дизель-электрических ледоколов, построенных в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Технические характеристики

судна: длина — 119,8 м; ширина — 27,5 м; осадка — 8,5 м; скорость хода на чистой воде — 17 узлов.



Компенсация убытков судостроителям

Балтийский завод и Выборгский судостроительный завод в первом квартале 2017 года получают частичную компенсацию убытков, возникших из-за девальвации курса рубля в 2014–2015 годах. Убытки верфей возникли при строительстве ледоколов.

Так, Балтийский завод показал убытки при строительстве АК-25 «Виктор Чернобырдин», который был торжественно спущен на воду 30 декабря 2016 года. За время строительства смета ледокола выросла с 7,9 млрд рублей до 11 млрд рублей. В настоящее время предприятию не хватает 2,5 млрд рублей, чтобы завершить проект.

Частичную компенсацию получит также Выборгский судостроительный завод, который уже построил и передал заказчику три ледокола проекта 21900М — «Владивосток», «Мурманск» и «Новороссийск». По словам генерального директора ВСЗ Александра Соловьева, деньги будут переведены на счета ВСЗ после увеличения уставного капитала, для этого предприятие проведет дополнительную эмиссию акций. Собрание совета директоров на предприятии запланировано на январь. Механизм докапитализации выбран из-за того, что цену госконтракта, по законодательству, нельзя менять из-за изменения курсов валют.

Санкт-Петербург: внимание экологии

Количество нефтяных отходов, собираемых с акватории Санкт-Петербурга, в 2016 году снизилось с 43 до 36 тонн, что на 16 процентов меньше, чем в прошлом году. Об этом сообщила пресс-служба комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности города, ссылаясь на данные, предоставленные аварийными службами.

Госпредприятия «Пиларн» и «Экострой» в 2016 году на основных водных магистралях собрали 36 тонн нефтяных загрязнений.

В 2016 году перед началом навигации были созданы пункты по сбору нефтезагрязненных и хозяйственно-бытовых вод на основных водных магистралях. Подведомственное комитету по природопользованию предприятие «Пиларн» приняло от судоходных компаний 550 тонн льяльных вод, что в 2 раза больше, чем в 2015 году.

«Хочу отметить, что основная наша цель — снижение числа сбросов нефтезагрязненных вод в центральной части города — достигнута. Аварийная бригада в этом году ликвидировала 56 загрязнений, почти на 10 меньше, чем в прошлом году. В 4 раза сократилось число разливов на Фонтанке, есть сокращение на Крюковом канале. К сожалению, нет пока улучшений по Мойке», — отметил начальник отдела координации аварийных работ комитета по природопользованию Игорь Березин.

В 2016 году ледокол «Невская Застава» выходил на воду 54 раза для пробивки каналов на акватории Невы, ликвидации нефтеразливов и помощи судам в сложных ледовых условиях.

В уходящем году силами специалистов подведомственного комитета по природопользованию предприятий «Пиларн» и «Экострой», а также петербургских педагогов подготовку по очистке береговой полосы от нефтепродуктов прошли 92 экологических волонтера. Всего в городской базе на сегодняшний день числится 515 волонтеров.



Знаменательный год: «Макаровка» остается авторитетным научным центром

«Минувший 2016 год был для Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова во многом знаменательным. Вуз полностью выполнил план по приему абитуриентов, показав по некоторым направлениям и специальностям рекордные за последние несколько лет цифры», — сообщил ректор университета Сергей Барышников.

Мы добились существенного прогресса в решении стратегических задач развития материально-технической базы университета, учебного комплекса в целом.

Продолжили курс на укрепление взаимоотношений с нашими стратегическими партнерами в России и за рубежом, как в образовательной среде, так и в органах государственной власти, в морском секторе экономики.

Наконец, расширилась наша филиальная сеть — в большую дружную семью макаровцев вошла Московская государственная академия водного транспорта.

Профессорско-преподавательский состав вуза принимал участие в многочисленных научно-практических конференциях и семинарах, в том числе международных, что подтверждает статус «Макаровки» как авторитетного научного центра в сфере морских инноваций.

По-прежнему на высоком уровне осуществляется преподавательская деятельность, о чем свидетельствуют благодарственные письма и положительные отзывы руководителей предприятий, на которых трудятся наши выпускники.

Вуз разработал наставления по эксплуатации судов в полярных водах

Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) выполнил по заказу Российского морского регистра судоходства (РС) научно-исследовательскую работу по подготовке предложений по процедурам разработки «Наставлений по эксплуатации судов в полярных водах для судов с классом РС».

Практическая значимость работы обсуждалась широким кругом специалистов на секции научно-технического совета РС «Проблемы человеческого фактора», в который входят представители судовладельцев и операторов судов, а также учебных заведений, обеспечивающих подготовку

кадров для морской отрасли, сообщает пресс-служба РС.

Наличие на борту «Наставления по эксплуатации в полярных водах» предусмотрено Полярным кодексом, вступающим в силу 1 января 2017 года. В помощь судовладельцам в рамках научно-исследовательской работы разработаны детальная структура наставления и требования к его содержанию, снабженные рекомендациями по каждому

разделу. На основе анализа опыта эксплуатации судов в полярных водах составлен перечень рисков ледового плавания, способов их предотвращения и минимизации негативных последствий.

Как уточнили в РС, рекомендации были представлены в октябре 2016 года на конференции «Полярный кодекс и безопасность судов ледового плавания», организованной РС совместно с ПАО «Совкомфлот».

Университет отметил 168-ю годовщину со дня рождения адмирала Макарова

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова помнят и чтут имя выдающегося флотоводца, ученого и великого патриота России Степана Осиповича Макарова. В университете отметили 168 годовщину со дня рождения С. О. Макарова, дата рождения Степана Осиповича Макарова — 8 января 1849 года по новому стилю.

Окончив морское училище в Николаевске-на-Амуре, С. О. Макаров служил на Тихом океане, затем продолжил службу на Балтийском море. Был руководителем двух «кругосветок», проводил гидрографические исследования, изучал проблемы непотопляемости и живучести корабля, разработал тактику применения минного оружия и много сделал для создания миноносцев и торпедных кораблей. Во время русско-турецкой войны 1877–1878 гг. на Черном море на практике продемон-

стрировал боевое применение минных катеров с использованием шестовых мин, а также впервые использовал самодвижущуюся мину-торпеду Уайтхеда.

Изобрел бронейные наконечники для артиллерийских снарядов («наконечники Макарова»), разработал проект ледокола «Ермак» для высоких широт, под его непосредственным руководством проходило строительство ледокола в Англии, на нем же адмирал С. О. Макаров совершил плавание в тяжелых льдах в Баренцевом море, два-

жды побывал у Земли Франца Иосифа и у северо-западных берегов Новой Земли. В период русско-японской войны успешно руководил обороной Порт-Артура, за месяц его пребывания в Порт-Артуре корабли эскадры много раз выходили для выполнения боевых операций в море.

Внимание Макарова привлекло новое морское оружие — подводные лодки, и он, естественно, не мог не оценить их боевого и психологического значения

для обороны Порт-Артура, настойчиво добивался доставки в Порт-Артур полностью снаряженной подводной лодки. Должным образом оценив значение и опасность для врага нового оружия, С. О. Макаров уже 29 февраля 1904 года издал первый в морской истории приказ о средствах борьбы с вражескими подлодками с подробными инструкциями и разъяснениями на эту тему. При этом с ар-

мейским командованием была разработана схема наблюдения за акваторией в районе крепости. Так зародился новый вид военно-морской тактики — противолодочная оборона. Судьба даровала вице-адмиралу Степану Осиповичу Макарову всего 56 лет жизни. И каждый год был посвящен деятельности на благо России и ее флота.

Все последующие поколения моряков с огромным уважением чтут память об этом человеке: флотоводце, ученом, кораблестроителе, гидрографе.



Музей логистики переехал в контейнер

В Санкт-Петербурге открылся обновленный Музей логистики, который разместил свою экспозицию непосредственно в морских контейнерах. Три контейнера для устройства новой экспозиционной площадки предоставила компания Maersk, крупнейший в мире оператор контейнерных перевозок.

Первый в России музей, посвященный логистике, принял первых посетителей пять лет назад — 17 декабря 2011 года. Тогда это был совсем маленький музей, расположенный в офисе компании «СОЛВО», производителя программного обеспечения для логистики. Со временем музей расширился и переехал в ГУМРФ имени адмирала Макарова.

Выбор города, в котором суждено было открыться Музею логистики, не случаен. Санкт-Петербург является крупнейшим мегаполисом, где транспортно-логистический комплекс представлен всеми видами городского, пригородного и внешнего транспорта. Более того, в Северной столице функционируют морская и речная порты, интермодальные терминалы, крупнейшие производственные предприятия и транспортно-ло-

гистические компании.

Петербургский Музей логистики — это первый и единственный музей России, экспозиция которого охватывает всю цепочку товародвижения от производителя до потребителя. Производство, хранение, обработка и перевозка грузов — сферы практической логистики, с которыми можно ознакомиться, посетив этот специализированный музей.

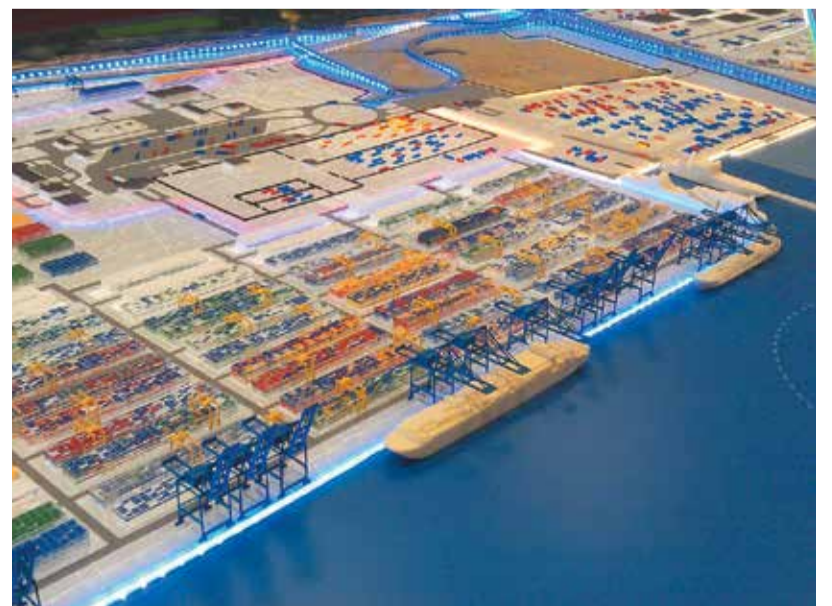
Музей логистики располагает моделями различных видов транспорта, используемых при транспортировке грузов, масштабными моделями складской спецтехники, образцами некоторых видов грузов, а также аппаратным обеспечением для автоматизации логистических процессов. Для любителей современных видов предоставления информации в музее имеется широкое множество мультимедийных материалов, предназначенных для различных возрастных групп посетителей.

Экспозицию Музея логистики, посвященную портам, украшает макет Многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка». Макет размерами 3,5x2,0 метра весит около 200 кг. Он выполнен в масштабе 1:1000. Модели кранов, распо-

ложенных на макете, изготовлены по технологии трехмерной печати. Грузовые терминалы, автомобильные дороги и железнодорожные пути освещаются светодиодной подсветкой.

В 2015 году проект «Логистика — это движение!», представленный Музеем логистики, стал победителем XII грантового конкурса музейных проектов «Меняющийся музей в меняющемся мире» Благотворительного фонда В. Потанина в номинации «Музейный старт». Благодаря этому гранту и поддержке ряда логистических компаний для Музея логистики было построено новое здание из морских контейнеров, куда музей переехал в конце 2016 года. Стоит отметить, что на сегодняшний день это единственный музей данной тематики в Восточной Европе и первый в мире музей, построенный из морских контейнеров.

По случаю открытия обновленного Музея логистики компания Maersk, являющаяся партнером музея, подарила модель судна-контейнеровоза P&O Nedlloyd Stuyvesant в масштабе 1:200. Стоит пояснить, что контейнерная линия P&O Nedlloyd с 2005 года входит в группу компаний Maersk.





Третий мост через Оку в Калуге



В ближайшее время, с целью замыкания транзитного кольца вокруг Калуги, планируется строительство обхода на участке Анненки — Жерело с выходом на северный участок окружной дороги.

«В настоящее время ведется разработка проектной и рабочей документации, которая будет завершена в 2017 году. Ориентировочно протяженность обхода составит 18 км. Предполагается строительство двух мостовых сооружений и восьми путепроводов», — сообщил заместитель губернатора Калужской области

Алексей Никитенко.

Крупнейшим же событием стала реализация инвестиционного проекта по строительству обхода Калуги на участке Секиотово — Анненки с мостом через реку Оку. Протяженность обхода составит более 20 километров, а длина моста — около 650 метров. В конце октября

минувшего года завершилась надвижка последнего пролета моста. Ввод всего участка в эксплуатацию запланирован на сентябрь 2017 года.

Напомним, что официальный старт новой мегастройке региона в августе 2015 года дали вице-премьер правительства РФ Аркадий Дворкович и времен-

но исполнявший обязанности губернатора области Анатолий Артамонов.

Общая стоимость подрядных работ в соответствии с государственным контрактом — 10 255,506 млн рублей. Генеральным подрядчиком выступает «Московская инженерно-строительная компания».

В Дубне началась подготовка к строительству моста через Волгу

В городе Дубна Московской области началась подготовка к строительству моста через Волгу. Компания «Мостотрест-90», ставшая победителем конкурса на возведение мостового перехода в Дубне, приступила к заводу в город необходимой для строительства техники.

Срок строительства по контракту составляет 33 месяца. По плану, началом мостового перехода является перекресток проспекта Боголюбова и улицы Вернова на правом берегу, заканчиваться мост длиной 1941 метр будет на левом берегу на съезде к Дворцу спорта «Радуга» в районе Росийского центра программирования.

Как говорится в сообщении Администрации города Дуб-

на, мост должен быть завершен в 2019 году. Проект строительства моста был разработан в 2007 году, его стоимость оценивалась 16,6 млрд руб., позднее его удешевили, изменив конструкцию моста с вантовой на пролетную.

Источником финансирования утвержден федеральный бюджет. Планируемый объем инвестиций — 11 миллиардов рублей. Но при этом в областном Минтрансе заявляют, что частично стройка

будет профинансирована за счет доходов системы «Платон»: на это выделена сумма в размере 500 миллионов рублей, сообщил министр правительства Московской области по дорожному хозяйству Игорь Тресков.

В августе 2011 года Ространснадзор сообщил, что конструкция мостового полотна плиты № 21 входящей в состав Ивановского гидроузла не обеспечивает безопасного движения по мосту общественного автотранспорта и пешеходов.

Через мост пустят транспорт, который сейчас следует через тоннель под шлюзом № 1 Канала им. Москвы и плотину Ивановской ГЭС.

Напомним, что ранее «Мо-

стотрест-90» уже выполнил ряд аналогичных проектов, в частности, в 2007 году была завершена реконструкция моста через реку Волгу в городе Кимры Тверской области, в 2013 году была запущена I-ая очередь реконструированного моста через Волгу в Твери. В настоящее время трест ведет строительство моста через р. Волхов в районе Великого Новгорода.

Дубна, расположенная на обоих берегах Волги, входит в состав многих круизных маршрутов. В 2013 году в городе был открыт новый причал для приема речных лайнеров, начиная с 2014 года в городе делают остановки суда большинства круизных компаний.

День Москвы- реки пройдет в столице в 2017 году

В Правительство Москвы представлен проект организации Дня Москвы-реки, разработанный в Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота. Об этом сообщил президент ассоциации Кирилл Евдокимов, выступая на Московском деловом консилиуме учреждений туристической «Путеводная звезда».

«Мы обратились к правительству Москвы с просьбой провести День Москвы-реки. И в 2017 году в каком-либо виде он пройдет», — сказал Евдокимов. По данным, предоставленным ассоциацией, в этот день планируется провести несколько десятков мероприятий, в том числе различных фестивалей.

В Москве пассажирская навигация на реке уже семь лет является круглогодичной. Сезон летней навигации открылся 22 апреля и закрылся 10 октября. Сезон зимней навигации стартовал 28 октября.

Наибольшей популярностью у туристов традиционно пользуются маршруты в центре города — 16 км от Новоспасского моста до Краснопресненской набережной. В целом, протяженность Москвы-реки в черте города составляет более 80 км, при этом на 18 км в центре столицы приходится порядка 90% пассажирских перевозок.

В ближайшие три года планируется открыть новые маршруты, в них попадут парк «Зарядье», стадион «Открытие Арена» и другие объекты города. Всего должно появиться 40 новых причалов, а объемы пассажирских перевозок возрастут с 1,2 до 3 млн человек в год.

Евдокимов сообщил также, что в течение следующего года парк речных судов пополнится четырьмя прогулочными судами. «В наступающем году мы ждем появление четырех новых теплоходов, это будут небольшие катамараны, которые созданы для транспортировки туристов, и одно новое судно, переделанное, типа теплохода «Москва», уточнил Евдокимов.

Первый деловой форум предприятий туристической «Путеводная звезда» прошел в Москве 12–13 декабря 2016 года. В нем приняли участие более 450 человек.



Градостроительные планы

Около 40 новых общественных зон-портов будут построены в Москве до 2030 года

Около 40 новых общественных зон-портов планируется построить в Москве до 2030 года. Об этом сообщил президент Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилл Евдокимов в ходе Первого московского делового форума предприятий туристической индустрии «Путеводная звезда».

«В результате проведения международного конкурса «Москва-река» родилась концепция развития прибрежных территорий до 2030 года. Там будут создаваться новые центры притяжения, так называемые порты, это именно общественные точки притяжения, наподобие Парка культуры. Таких портов планируется порядка 40 до 2030 года в Москве построить. Парк «Зарядье» станет одной из первых точек развития в этом

направлении», — цитирует слова Евдокимова агентство «Москва».

Евдокимов добавил, что в 2017 году парк речных судов Москвы пополнится четырьмя прогулочными теплоходами. «В 2017 году мы ожидаем появление четырех новых теплоходов, это будут небольшие катамараны, которые предназначены для перевозки туристов, и одно новое судно, переделанное, типа теплохода «Москва», — пояснил Евдокимов.

Объявлен конкурс на проект реставрации Северного речного вокзала



Департамент города Москвы по конкурентной политике объявил конкурс на выполнение работ по разработке научно-проектной документации по сохранению и приспособлению объекта культурного наследия регионального значения «Северный речной вокзал».

Согласно заданию, предстоит техническому подрячку выполнить комплексные научные исследования объекта для разработки проекта реставрации фасадов,

а также интерьеров по сохранившимся фрагментам и архивным материалам. Кроме того, здание должно быть приспособлено для маломобильных групп населения.

Заказчиком работ выступает ГКУ «Организатор перевозок».

Здание Северного речного вокзала строилось с 1932 по 1937 год по проекту архитекторов А. М. Рухлядева и В. Ф. Кринского при участии скульптора И. С. Ефимова, художника Н. Я. Данько и др. Является объектом культурного наследия регионального значения.

Возведение здания речного вокзала происходило одновременно со строительством Канала имени Москвы. Согласно архитектурному замыслу А. М. Рухлядева форма здания напоминает огромный корабль. С 2010 года здание Северного речного вокзала было освобождено от арендаторов, обнесено забором и закрыто. С этого времени реставрационные работы не проводились.

Вокзал строился в 1930-х годах вместе с Каналом имени Москвы.

Рыбинску нужен стационарный причал

В Рыбинске прошла пресс-конференция главы города Дениса Добрякова, посвященная вопросам развития въездного туризма, на которой речь шла о строительстве на Волге стационарного причала для швартовки круизных теплоходов в летнюю навигацию.

Минувшим летом на втором заседании Градостроительного совета вопрос о строительстве стационарного причала уже прошел обсуждение. Намерение приступить к его строительству осенью этого года высказали специалисты петербургской фирмы «Конт», в ведении которых оказался причал-понтон, служивший основой для деревянной надстройки речного вокзала-дебаркадера, сгоревшего в 2011 году.

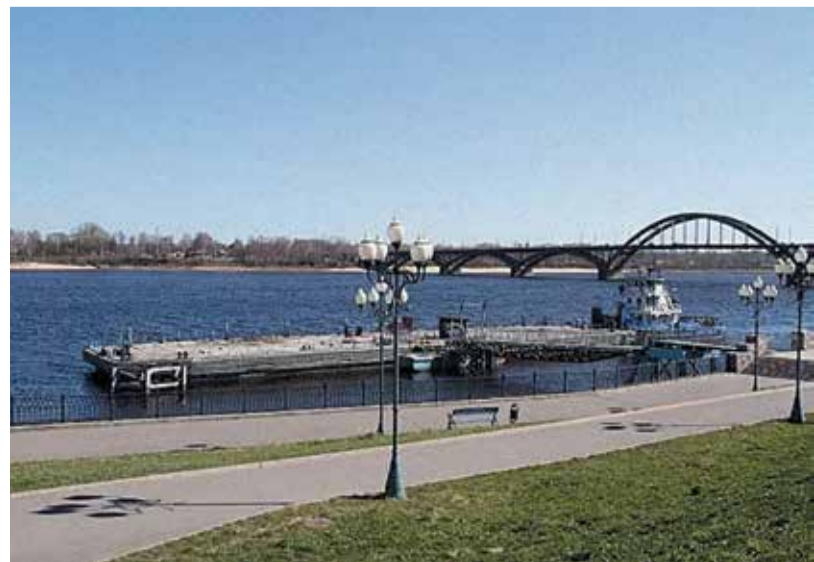
Был предложен проект причальной конструкции с коваными перилами в классическом стиле, характерными для Волжской набережной в Рыбинске. Но, как сообщил глава Рыбинска Денис Добряков, дальше намерения дело

не пошло.

«На мой взгляд, владельцем причала должен быть город, чтобы обеспечить конкурентную среду и получение дохода от участия в туристической деятельности», — считает Денис Добряков.

При этом ставка делается не на доход, связанный с получением денег за пользование причалом с туроператоров и компаний, в чьем ведении теплоходы, а на доходы, связанные с притоком туристов в Рыбинск.

Между тем, городская администрация не отказывается от идеи строительства плавучего вокзала взамен изящного дебаркадера, который использовался в городе на протяжении 53 лет и был одной из визитных карточек туристического Рыбинска.



Модернизация канала им. Москвы

Модернизацию насосного и гидротехнического хозяйства канала им. Москвы планируется завершить к концу 2020 года, о чем сообщил заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский. С заявлением о предстоящей модернизации Олерский выступил в ходе совместного заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте.

По его словам, модернизация будет проводиться при субсидировании со стороны властей Москвы. Ожидается, что в 2017 году объем прямой субсидии составит 6,4

млрд руб., а в дальнейшем финансирование будет осуществляться из комбинированного ресурса, предполагающего субсидии и инвестиционную составляющую.

Необходимость реконструкции Виктор Олерский объяснил изношенностью оборудования и узлов, не обновлявшихся с 30-х годов прошлого века.

Очистить Москву-реку от старых судов в Нагатинском Затоне

С территории Нагатинского затона в Москве начнут постепенно убирать старые суда, причаленные у берега, заявила глава управы района Нагатинский Затон Ирина Джигоева.

«Мы ведем перепись всех судов, стоящих в затоне, и работы по очистке его от кораблей, находящихся в неудовлетворительном состоянии. Более того, мы рассчитываем восстановить растительность в Москве-реке: для этого необходимо обращаться в Департамент природопользования и проводить немалый объем работ», — заявила Джигоева.

Джигоева также рассказала о благоустройстве набережной Москвы-реки. «Согласно программе благоустройства город-

ских набережных, в ближайшее время планируется ремонт и в нашем районе», — уточнила глава управы.

В 2014 году правительство Москвы приняло концепцию развития столичных набережных и прилегающих территорий. Длина Москвы-реки в границах города — около 200 км, из них благоустроена почти треть. Проект, рассчитанный до 2035 года, превратит 137 км береговой линии в комфортное и безопасное общественное пространство.





Юбилей Ростислава Алексеева

В Нижнем Новгороде отметили 100-летие со дня рождения великого конструктора

Торжественные мероприятия, посвященные 100-летию со дня рождения великого советского конструктора Ростислава Евгеньевича Алексеева, прошли в декабре в «Центральном конструкторском бюро по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева».

К сожалению, Алексеев прожил всего 63 года, но за это время успел внести огромный вклад в авиа- и судостроение, который на десятилетие обогнал свое время.

В течение 2016 года в Нижнем Новгороде и области проходили мероприятия, посвященные этому замечательному человеку, его работе и увлечениям.

В рамках мероприятий, на площади Алексеева прошел торжественный митинг с участием главы администрации

Нижнего Новгорода Сергея Белова, представителей городской Думы, председателя Совета директоров — генерального конструктора АО «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева» Георгия Анцева, дочери Ростислава Алексеева — Татьяны Алексеевой.

В Сормовском Доме культуры ПАО «Завод «Красное Сормово» состоялся праздничный концерт, на котором прошло награждение почетных граждан города, работников и ветеранов АО «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алек-

сеева», а также участие художественных коллективов города и Нижегородской области. Здесь же была организована выставка, посвященная жизни и деятельности Ростислава Алексеева.

Напомним, что ранее, в мае в администрации Сормовского района прошла презентация 1 тома книги «Р. Е. Алексеев в истории создания ЦКБ по СПК» изданная В. Н. Кирилловых, Т. Р. Алексеевой, Ю. П. Чернигиным, фотоматериалы предоставил А. А. Беляев. В ней авторы открывают многие неизвестные ранее факты и подробности о трудной и напряженной работе коллектива ЦКБ под руководством Ростислава Евгеньевича Алексеева, историю зарождения катеров на подводных крыльях и экранопланов, а также подробный творческий путь выдающегося конструктора. Книга предназначена как для специалистов скоростного судостроения, так и широкого круга читателей, интересующихся историей отечественной техники.

Нижегородский государственный технический университет им. Р. Е. Алексеева провел соревнования экологически чистого водного транспорта среди маломерных судов сту-



денческих команд «Солнечная регата», творческую встречу ветеранов ЦКБ со студентами, установил памятник-экраноплан «Волга-2» (у главного корпуса НГТУ) и принял в своих стенах Всероссийскую научно-практическую конференцию «Современные технологии и кораблестроительном и авиационном образовании, науке и производстве».

В августе состоялась крупнейшая и самая продолжительная парусная регата страны на юбилейный переходящий кубок Р. Е. Алексеева, который был учрежден в этом году. Сама регата, вместе с другими проектами, была заявлена от Нижегородской области для отбора в список ТОП-200 событий России.



«Ходили по Оке «Ракеты»

В связи с юбилеем Р. Е. Алексеева, советского кораблестроителя, создавшего быстроходные суда на подводных крыльях, публикуем статью, подготовленную газетой «Рязанские ведомости».

25 августа 1957 года в свой первый эксплуатационный рейс из г. Горького в г. Казань совершил пассажирский теплоход на подводных крыльях «Ракета». В Рязанском порту перевозки пассажиров этими теплоходами были освоены 55 лет назад, в 1961 году, на маршруте Рязань — Касимов. Капитаном нового теплохода «Ракета-33» стал опытный судоводитель Александр Тихонович Чеботов, капитаном-дублером — Владимир Иванович Дорофеев, механиком — Константин Иванович Громов. А. Т. Чеботов родился в 1916 году в г. Мышкине Ярославской области. Окончил Рыбинский речной техникум, работал на Оке, с 1949 года — на пристани Рязань. Он в числе первых осваивал совмещение профессий судоводителя и механика, был награжден медалями «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны», «За трудовую доблесть». На борту подчиненного ему теплохода размещалось 66 пассажиров, судно развивало скорость 60 км/час, имело двигатели мощностью 900 лошадиных сил. Летом теплоход отправлялся из Рязани в Касимов утром, обратно — вечером. «Ракеты» доставляли пассажиров и в есенинское Константиново. Линию Касимов — Горький обслуживали суда, приписанные Дудневской РЭБ (ремонтно-эксплуатационная база) флота Московского речного пароходства.

В процессе эксплуатации скоростных судов не обходилось без происшествий. Так в сентябре 1971 года теплоход «Ракета-2», следовавший из Касимова в Рязань, сел на мель, гребным винтом коснулся грунта — из-за недостаточной глубины судового

хода. Теплоход резко затормозил и встал, один из пассажиров повредил ключицу.

В навигацию 1972 года в порту находилось три теплохода на подводных крыльях — «Ракета-2» (экипаж — В. И. Дорофеев, А. Г. Алексеев, А. А. Зотов), «Ракета-140» (экипаж — П. Г. Максюков, А. П. Зуев, В. М. Зайцев) и «Ракета-156» (экипаж — В. Т. Жилин, Н. И. Щербаков, В. П. Игнатов). В 1973 году «Ракета-2» была передана Рыбинскому порту. В 1975 году на место «Ракеты-156» пришла «Ракета-53», капитаном которой стал В. Т. Жилин. В 1976 году пришло время заменить «Ракету-140» на теплоход «Ракета-59», капитаном которой вновь стал П. Г. Максюков.

Навигация 1982 года стала последней для теплоходов на подводных крыльях в Рязанском порту, так как стоимость поездки из Рязани в Касимов по реке стала в два с лишним раза дороже, чем поездка по асфальтовой дороге на автобусе.

В то время, когда ходили по Оке из Рязани в Касимов «Ракеты», начальником Рязанского порта был Николай Дмитриевич Кутузов, много сделавший для улучшения его работы. Он родился в г. Городец Горьковской области в 1923 году. После окончания ускоренных курсов Саранского военного пехотного училища ушел на фронт. В 1944 году был ранен и демобилизован, учился в Горьковском институте инженеров водного транспорта и с 1951 года работал в Рязани. В 1970 году он стал начальником Рязанского порта. Николай Дмитриевич неоднократно избирался депутатом райсовета, стал почетным работником речного

флота РСФСР, заслуженным работником транспорта РСФСР, награжден орденом «Знак Почета». Умер Н. Д. Кутузов в 1988 году.

Расскажу о том, что удалось узнать о других судоводителях «Ракет». Сергей Николаевич Илюхин был первым помощником механика на «Ракете-140», потом стал капитаном-наставником и работал в этом качестве до ухода на пенсию.

Владимир Михайлович Зайцев родился в 1941 году в деревне Торбаево Кораблинского района. В Рязанском порту работал с 1962 года после окончания Касимовского индустриального техникума. Работал Владимир Михайлович на командных должностях на теплоходах «РТ-378», «Заря-82», «Окский-68», «Ракета-140». Стал капитаном-наставником, ему присвоено звание «Ветеран порта», имя его занесено в Книгу почета.

Анатолий Александрович Зотов без отрыва от работы окончил Ленинградский институт водного транспорта, работал главным инженером в Рязанском районе гидросооружений Управления Канала имени Москвы.

Работавший капитаном на пассажирских судах «Ракета» с 1969 года Владимир Тимофеевич Жилин родился в 1937 году в Саранске. По окончании в 1955 году училища работал рулевым на пароходе, потом стал штурманом

и капитаном. Заочно окончил техникум речного транспорта и Рязанский пединститут. С 1978 года В. Т. Жилин работал в Государственной речной судовой инспекции Московского бассейна.

Анатолий Павлович Зуев работал на «Ракете-140» с 1967 года, а вообще — на судах Рязанского речного порта с 1961 года. Был мотористом-рулевым, помощником механика. В 1972 году ему было присвоено звание «Лучший капитан-механик Министерства речного флота». С 1974 года Анатолий Павлович работал мастером механического участка Рязанского речного порта, более десяти лет был председателем профкома, победителем социалистического соревнования.

Евгений Николаевич Назаров и сейчас работает в Рязани капитаном теплохода «Речной-93», а когда-то был рулевым-мотористом теплохода «Ракета-2» и в 1973 году стал лучшим рулевым-мотористом Рязанского речного порта, его имя было занесено в Книгу почета порта.

Капитаном последней в Рязанском порту «Ракеты-59» был Владимир Васильевич Кирцов, сейчас он на пенсии.

Опустела река Ока без теплоходов на подводных крыльях. Рязанские речники и многие рязанцы с грустью вспоминают о том, как они мчались по Оке на «Ракете».



«Аэроход» построит пять пассажирских судов на воздушной подушке

Судостроительная компания «Аэроход» в 2016 году построила и сдала заказчиком амфибийное поисково-спасательное судно для Арктики грузоподъемностью 4 тонны и 43 катера на воздушной подушке «Хивус-6» и «Хивус-10». Об этом «Водному транспорту» сообщил заместитель генерального директора нижегородского предприятия Виктор Глазов.

В портфеле заказов на 2017 год предприятие имеет контракты на строительство 3-х судов на воздушной подушке проекта А-25ПС пассажироместностью 50 человек, 2-х судов на воздушной подушке проекта А-20 пассажироместностью 18 человек и 6 катеров на воздушной подушке «Хивус-6» и «Хивус-10».

В планах верфи — расширить портфель заказов, изготовив в 2017 году порядка 50 катеров.

Судостроительная компания «Аэроход» специализируется на разработке и производстве амфибийных судов на воздушной подушке (СВП). Обеспечение круглогодичных перевозок в северных районах с использованием СВП является приоритетным направлением работы предприятия.

Окская судовой верфь запустила новую кислородную станцию

В рамках модернизации производства Окская судовой верфь ввела в эксплуатацию кислородную установку, поставленную крупнейшим в России производителем промышленных, пищевых, медицинских и специальных газов АО «Линде Газ Рус», входящую в международную промышленную группу TheLindeGroup.

В результате технического перевооружения заменено устаревшее оборудование, сокращены расходы на электроэнергию, высвобождены дополнительные мощности для последующей модернизации.

Модернизация кислородной станции является одним из этапов осуществляемой на предприятии комплексной программы модернизации и повышения эффективности производства, направленной на сокращение расходов и повышение качества продукции.



Продолжается Антарктическая кругосветка РГО

Продолжается Антарктическая кругосветная экспедиция на российском научно-исследовательском судне «Академик Трёшников», в рамках которой ученые из России, Великобритании, Франции, Австралии, Швейцарии, Испании, ЮАР, США, Канады и других стран проводят научные наблюдения морской среды Антарктиды, а также исследуют природу 14 островов архипелага. Этот проект организован членом Попечительского совета РГО Фредериком Паулсеном.

Чтобы в экспедиции смогли принять участие ученые из разных стран мира, был объявлен конкурс на лучший проект по изучению области Антарктиды. На него поступило более 100 заявок. Международным сообществом ученых было отобрано 24 проекта, представляющих 22 страны. Эксперты из этих государств и стали участниками проекта.

Экспедиция стартовала 20 ноября 2016 года. «Академик Трёшников» вышел из Бременхафена (Германия) и отправился в Кейптаун (ЮАР). Во время этого перехода для студентов из разных стран мира на судне был организован «Морской университет РГО». В его рамках в течение 25 дней молодые специалисты под руководством опытных ученых проводили океанографические и гидрометеорологические исследования.

В Кейптауне начался первый этап экспедиции. Отсюда «Академик Трёшников» отправился

в порт Хобарта (Австралия). В настоящее время судно находится приблизительно в районе 50-й параллели южной широты и 110-го меридиана восточной долготы.

Ученые изучают растения, птиц и животных, берут геологические образцы и пробы воды из озер и рек. Кроме того, специалисты исследуют Южный океан на предмет присутствия в нем пластика или его следов.

Первую остановку «Академик Трёшников» сделал на острове Марион (ЮАР) в Индийском океане. Здесь расположена метеорологическая станция южно-африканской национальной антарктической программы. Участники экспедиции обнаружили на острове орнитолога Джесси Берндт, которая упала с 6-метровой скалы и повредила позвоночник. Девушка и её коллега отправились на регулярный осмотр птичьих базаров, где молодая женщина сорвалась со скалы и получила травму. Так как работающих на станции людей

меняют один раз в год, у Джесси был шанс получить квалифицированную медицинскую помощь только в мае.

Фредерик Паулсен и вся команда экспедиции не могли оставаться равнодушными. Они связались с южно-африканским правительством, которое, в свою очередь, обратилось с официальным запросом к Валерию Лукину, заместителю директора Арктического и антарктического научно-исследовательского института (АНИИ), начальнику Российской антарктической экспедиции. Он дал свое согласие на то, чтобы Джесси была доставлена на российский корабль.

Судовой врач осмотрел больную и сделал вывод, что это очень серьезная травма позвоночника. Состояние девушки стабильное, она может самостоятельно передвигаться, но ей необходим уход и длительная реабилитация. Джесси много общается с участниками экспедиции, которые навещают и подбадривают ее по



пути в порт Хобарта, где девушку поместят в стационар для прохождения лечения.

Помимо острова Марион во время первого этапа путешествия экспедиция посетила архипелаги Крозе и Кергелен.

Из Хобарта ученые отправятся в порт Пунта-Аренас (Чили). Завершающий, третий переход, вернет исследователей в порт Кейптауна в конце марта 2017 года.



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Плес принял более 200 пассажирских теплоходов

Город Плес в 2016 году принял более 200 теплоходов, на борту которых в город прибыло 36 тыс. туристов. Об этом сообщил губернатор Ивановской области Павел Коньков, который отметил: «В целом мы сегодня наблюдаем стабильный рост турпотока: в три раза за последние пять лет».

«Плес еще с советских времен был известен как недорогой волжский курорт. Здесь красивая местность, знаменитые пейзажи, есть инфраструктура для семейного отдыха. При всем этом Плес сохранил черты русского города XIX века с оригинальной исторической набережной, купеческими домами, со своим колоритом. Все это привлекает туристов и сегодня. Мы добились, чтобы в город заходили теплоходы», — отметил губернатор.

Говоря о планах на будущее, Коньков заявил, что власти намерены «по Волге, протяженностью 170 километров в Ивановской области, соединить туристским водным маршрутом: начиная от крайней точки региона — города Пучежа, через родину Андрея Тарковского Юрьево, затем Кинешму и Плес. У нас есть очень инте-

ресный проект — это развитие старинного купеческого города Кинешма. Бизнесмены уже готовы строить причалы и принимать туристические теплоходы. Для этого нужно решить вопрос с передачей причальной стенки из федеральной собственности в региональную. Такие переговоры мы сейчас с Минэкономразвития ведем».

«К слову, в этом году мы запустили небольшие теплоходы по маршруту Кинешма — Плес и перевезли более 30 тыс. человек. Еще одно направление в развитии туризма — город Палех с известной во всей России палехской миниатюрой. И третье — это Гаврилов Посад, где сохранилось старинное, екатерининской эпохи, здание конезавода. Мы планируем его сделать объектом туристской инфраструктуры», — отметил Коньков.



ВНУТРЕННИЕ МАРШРУТЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

По трем маршрутам водного транспорта в Московской области с 30 марта по 30 ноября 2016 года перевезено около 36,3 тыс. человек. Информация предоставлена министром транспорта Подмосковья Михаилом Олейником.

Речь идет о маршрутах «Причал Бочманово (Коломна) — причал Притыка», «Причал г. Серпухов — причал Сады», «Причал д. Андреевское — причал г. Лыткарино».

ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ ОКУ БУДЕТ РАБОТАТЬ ДВА МЕСЯЦА В ГОДУ

Модернизированный наплавной мост через реку Ока открыли 1 января 2017 года в Павловском районе Нижегородской области. Переправа для автомобилей и пешеходов будет работать круглосуточно в течение года с двумя перерывами — мост планируется разводить перед ледоходом весной и с появлением ледяной крошки на воде осенью.

«За счет действующего контракта для перевозки автомобилей жителей Павловского района будет работать паромная переправа через Оку», — отметил министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Александра Герасименко. — По нормативам это составляет до 2 месяцев в год».

«Херсонес» получит циркониевые рынды



Два корабельных колокола, отлитых на Чепецком механическом заводе в Глазове, отправятся в Севастополь. Они станут неотъемлемой частью трехмачтового фрегата «Херсонес».

Заказ на производство рынд был получен ООО «Прибор-Сервис» в ноябре прошлого года.

Обе рынды полностью отлиты из циркония. Вес малого колокола составляет 4 кг, его размеры — 200x200 мм. Второй колокол чуть больше, его размеры — 320x320 мм.

Дорогостоящий материал заказчиком был выбран не случайно: цирконий обладает особым свойством, благодаря которому звон колоколов получается громким, звучным, но при этом не режет слух, считают специалисты.

Трехмачтовый фрегат «Херсонес» с полным прямым парусным вооружением был построен в Польше в 1989 году.

В 1997 году парусник получил известность, став последним судном, обогнувшим мыс Горн под парусами на выключенных двигателях. С тех пор повторить подвиг «Херсонеса» никто не смог — все другие крупные парусники были вынуждены включать двигатели для прохождения мыса Горн.

С 2006 по 2015 год судно находилось на продолжительной стоянке в порту Керчь, за это время техническое состояние парусника полностью пришло

в негодность. В 2014 году новым судовладельцем парусника становится ФГУП «Росморпорт». В октябре 2015 года «Херсонес» был отбуксирован для прохождения ремонта. В июне 2016 года ремонт был окончен. Судовладельцем было принято решение, что парусник «Херсонес» будет базироваться в порту Севастополь.

Отремонтированный корабль будут использовать для проведения туристических экскурсий. Кроме того, планируются регулярные заходы судна в порты Крыма и материковой России на Черном море.

Завершились швартовые испытания катера «Сполохи»

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе завершены пусконаладочные работы и швартовые испытания катера с ледовым усилением «Сполохи». Спуск на воду судна ST23WIM, строящегося для ФГУП «Росморпорт», состоялся два месяца назад, в ноябре 2016 года. Проектантом судна является компания «Морская техника».

Строительство катера осуществляется для эксплуатации в устьях рек, прибрежных зонах открытых и внутренних морей, проливах, портовых водах с удалением от места убежища не более 20 миль.

Планируется, что судно будет эксплуатироваться в морском порту Архангельск.

Основные характери-

сти: катер соответствует классу РМРС КМ, длина корпуса — 22,08 м, ширина габаритная (включая привальный брус) — 6,69 м, осадка габаритная — 1,80 м, скорость хода при МДМ 85% — 12 уз., дальность плавания — 500 миль, автономность судна — 5 суток, экипаж — 2 человека.

Доля поставленного компанией «Морская техника»

оборудования для судна превышает 95%. В частности, это главные двигатели, дизель-генераторы, реверс-редукторы, подруливающее устройство, рулевая машина и авторулевой, комплект якорно-швартового оборудования, аварийно-спасательное и противопожарное снабжение, комплект арматуры, комплект насосов, система пожаротушения МО и др.



Севастополь покупает паромы

Правительство Севастополя выделило из резервного фонда 59 млн руб. на приобретение двух паромов для перевозки автомобильного транспорта и пассажиров. Планируется поставить на линию выкупленные у ООО «Севастопольские транспортные системы» паромы «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Истомин» в феврале 2017 года.

Как заявил начальник городского управления транспорта Игорь Козин, паромы выкупаются у частного предприятия «Севастопольские транспортные системы» по постановлению правительства Севастополя. Он добавил также, что сроки начала работы паромов зависят от того, насколько быстро будут сделаны новые

регистрационные и страховочные документы, передает «Меридиан Севастополь».

Севастопольские паромы «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Истомин», работавшие 4 года на транзите автомобилей и пассажиров из центра города на Северную сторону через Севастопольскую бухту, остановились 19 сентября из-за убыточности перевозок.

Круизный лайнер построят из северной стали

Судостроительный завод «Лотос» заключил договор поставки листового проката для строительства круизного лайнера проекта PV300VD. Металлопрокат изготовлен на предприятиях холдинга «Северсталь».

Напомним, что 15 августа 2016 года на судостроительном заводе «Лотос» состоялась торжественная церемония закладки днищевой секции круизного пассажирского судна смешанного река-море плавания проекта PV300VD.

АО «Судостроительный завод «Лотос» специализируется на строительстве корпусов судов

различных типов и выполнении работ по их полному насыщению. С 2012 года находится под управлением ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Основные акционеры предприятия — АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Группа Каспийская Энергия», правительство Астраханской области.

Новости «Ушаковки»



Электронная образовательная среда e-University

Единая электронная образовательная среда e-University разработана и успешно реализована в Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова (ГМУ). Образовательная среда объединила все подразделения университета и его филиалы в единую образовательную сеть. Также система обеспечила доступ каждому курсанту к учебно-методической среде университета, не только в стенах головного вуза и его филиалов, но и в любой точке мира.

Ректор вуза Сергей Кондратьев представил e-University заместителю министра транспорта Российской Федерации — руководителю Федерального агентства морского и речного транспорта Виктору Олерскому в ходе посещения филиала ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова в Севастополе в конце ноября 2016 года.

«Сегодня курсант, находясь

на практике, в экипаже или дома, имеет возможность подготовиться к занятиям и приобрести знания по дисциплинам: «Навигация и лоция», «Технические средства судовождения», «Эксплуатация высоковольтного оборудования», «Лидерство и навыки работы в команде» и др. Кроме того, можно пройти подготовку в международно-признанных системах (например — Seagull),

получить доступ к электронной библиотечной системе, пройти промежуточное тестирование по разделам изучаемых дисциплин и т. д.», — пояснили в вузе.

Апробированный подход по объединению всего контингента обучающихся в единую аудиторию будет продолжен в 2017 году при реализации программ высшего, среднего и дополнительного профессионального образования.

Южный центр организации учебных практик

В университете создан Южный центр организации учебных практик. В задачи новой структуры входит обеспечение разработки и согласование в Росморречфлоте планов учебных плавательных практик, учитывающих потребности отраслевых вузов.

Как сообщили «Российскому судоходству» в университете, центр будет принимать участие в планировании расписаний плавания учебных судов ФГУП «Росморпорт» и представлять предложения по портам смены групп практикантов. Эксперты центра будут также оценивать экономическую эффективность использования

учебного флота ФГУП «Росморпорт», примут участие в разработке комплекса предложений и мероприятий по развитию и обновлению учебного флота.

На Южный центр также возлагается обязанность по контролю за подготовкой и наличием у практикантов документов для плавательных практик.

«Крузенштерн» превратился в музей

Парусник «Крузенштерн», ошвартованный в порту Калининград после навигации 2016 года, два месяца выступал в качестве действующего музея, предлагая всем желающим познакомиться с историей и устройством легендарного барка. Начиная с 19 ноября «Крузенштерн» принял на борту тысячи туристов. Любой желающий мог сформировать экскурсионную группу и бесплатно попасть на борт на экскурсию.

Экскурсии проводил в том числе и капитан судна Михаил Еремченко. Он рассказывал интересные факты о барке, показывал музей, каюту капитана, походную часовню, а также самые укромные уголки легендарного судна.



Четырехмачтовый парусник «Крузенштерн» был построен в 1926 году, спущен на воду под именем Padua («Падуя»), использовался как учебное судно и для грузовых перевозок на дальних

маршрутах. Барк считается вторым по величине парусным судном в России после «Седова» и одним из крупнейших в мире парусников. Длина судна составляет 114,5 м, ширина — 14,04 м, высота борта — 8,48 м, водоизме-

В 2016 году барк «Крузенштерн» отметил 90-летний юбилей спуска на воду

щение — 6,4 тыс. тонн. Общая площадь парусов четырехмачтового судна — 3,4 тыс. кв. м. 10 января учебно-парусное судно «Крузенштерн» отправилось на плановый ремонт перед очередным сезоном навигации. В начале апреля на парусник

начнут прибывать курсанты морских колледжей — Калининградского, Санкт-Петербургского и Волго-Каспийского — для прохождения практики.

К слову сказать, в Калининграде этой зимой на ремонте находятся три крупных парусных



судна: «Крузенштерн», «Седов» и «Надежда». На «Надежде», принимавшей участие в Черноморской регате, во время гоночного перехода из Новороссийска в Сочи была сломана фок-мачта. Теперь поломку устраняют калининградские корабли.

начнут прибывать курсанты морских колледжей — Калининградского, Санкт-Петербургского и Волго-Каспийского — для прохождения практики.

К слову сказать, в Калининграде этой зимой на ремонте находятся три крупных парусных