

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА  
**«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»**  
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». 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.



№8 (12929)

Выходит один раз в месяц  
15 августа 2013 года

## Спуск и сдача МССЗ



На ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» в присутствии представителей Росморречфлота и РРР состоялся торжественный спуск на воду обстановочного судна проекта 3050.1.

Стр. 7



## На Соловках спущена на воду реплика яхты «Святой Петр»



На Соловках 30 июля была спущена на воду реплика яхты «Святой Петр». Как сообщает пресс-служба правительства Архангельской области, яхта — итог десятилетней кропотливой работы участников «Товарищества Северного мореходства».

Стр. 7

## Последний туер в мире



Казалось бы, широк Енисей, плыви раздольно. Но не так все просто. Выше Красноярска — мешают плотины электростанций — Красноярской и Саяно-Шушенской. Но есть препятствия и ниже. Главное из них — Казачинский порог.

Стр. 8

# Стратегию в подробностях

рассмотрели участники совещания в Самаре



**Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года федеральное правительство рассмотрит 17 октября 2013 года. Сейчас Минтранс дорабатывает документ, привлекая отраслевых экспертов.**

Специальное выездное совещание, посвященное вопросам развития внутренних водных путей (ВВП), провел министр транспорта России Максим Соколов в Самаре. Министр напомнил, что в обновленном варианте Транспортной стратегии России, который в настоящее время находится в правительстве РФ, одним из наиболее значимых вопросов названа проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Внутренний водный транспорт нуждается в восстановлении инфраструктуры водных путей, портов, строительстве новых судов и привлечении грузопотоков, подчеркнул Соколов. В то же время для развития внутреннего водного транспорта необходимы координация и согласованные действия государства и бизнес-сообщества.

«Наша общая задача — повысить привлекательность внутреннего водного транспорта для грузоотправителей, инвесторов, населения и субъектов рынка, а также повысить уровень безопасности на внутреннем водном транспорте», — сказал министр транспорта.

Директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников проинформировал присутствующих о законодательных и научно-исследовательских инициативах Минтранса. Для реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта России при сценарии ускоренного роста грузопотоков в период до 2030 года потребуется 715 млрд руб. и 327 млрд руб. внебюджетных инвестиций. Также потребуется строительство более 7700 су-

дов грузового флота, а к 2030 году максимально возможный объем перевозок может вырасти в 2 раза и составить 283 млн тонн. При этом 102 млн тонн могут быть привлечены с железнодорожного транспорта. Суммарный рост круизных перевозок может составить 6% к сегодняшнему уровню в период до 2018 года и 7% — до 2030 года.

Среди основных факторов, которые негативно влияют на

(КВВТ), которые будут предусматривать возможность создания региональных ВВП. Законопроект предусматривает возможность субъектам РФ создавать ВВП регионального значения из числа ВВП, не входящих в перечень путей федерального значения. Документ также предусматривает софинансирование региональных ВВП за счет средств субъектов Федерации. В Минтрансе уверены, что с принятием законопроекта ВВП получат новый импульс развития, особенно в отношении малых рек и боковых притоков.

Еще одной инициативой отраслевого министерства стало предложение увеличить тарифы на содержание ВВП. На рассмо-

Федерации. В результате сегодня недофинансирование по этой статье составляет порядка 4 млрд руб. в год.

Минтранс подготовил новые актуализированные нормативы и в проекте постановления правительства предлагает поэтапно повышать нормативы финансирования работ по содержанию ВВП в течение трех лет.

Заслушав выступление члена Совета Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) Рижата Багаутдинова о том, какие меры поддержки судостроения ждут от государства судовладельцы, Максим Соколов предложил СНПС сформулировать их в единый документ и направить на рассмотрение Морской коллегии при правительстве России. «Прошу СНПС направить в Морскую коллегию свои предложения по мерам господдержки судовладельцев в реализации проектов обновления флота... Тему судостроения Коллегия будет рассматривать отдельно», — сказал Соколов.

По словам Багаутдинова, для обновления российского флота речного и смешанного река-море плавания необходимо выполнить три условия. Во-первых, пролонгировать постановление правительства № 383 о компенсации судовладельцам из госбюджета части процентной ставки по привлекаемым на судостроительные проекты кредитам. Во-вторых, судоходным компаниям требуется долгосрочное финансирование без залога (минимально 15 лет для грузового флота и 20 лет для пассажирского). В-третьих, — ввести в действие программу предоставления судового утилизационного гранта.

В выступлениях участников совещания были озвучены уже предпринятые меры, а также задачи, которые необходимо решить для того, чтобы повысить эффективность развития внутреннего водного транспорта и обеспечения безопасности судоходства.

*В настоящее время внутренним водным транспортом России в год перевозится более 140 млн тонн грузов и 20 млн чел. пассажиров.*

развитие внутреннего водного транспорта, Пальников назвал сезонность, значительный возраст портовых гидротехнических сооружений и перегрузочной техники, флота, наличие лимитирующих участков и др.

В Стратегии развития внутреннего водного транспорта впервые за длительный период времени проводится комплексное исследование всех составляющих внутреннего водного транспорта, направленное на разработку научно обоснованных предложений и моделей развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года, с обоснованием конкретных мероприятий по флоту, портам, внутренним водным путям, созданию мультимодальных логистических центров, в том числе по мерам государственной поддержки внутреннего водного транспорта.

Кроме того, Минтранс России готовит поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта

требования правительства Российской Федерации уже направлен проект постановления «Об утверждении нормативов финансирования затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Российской Федерации». Как было отмечено в ходе совещания в Самаре, действующие тарифы на содержание ВВП России утверждены в 2001 году в объеме около 12 млрд руб. в год. За последние 10 лет финансирование ВВП в абсолютном выражении существенно увеличилось. Однако средства преимущественно тратились на повышение безопасности СГТС с целью исключения вероятности прорыва напорных фронтов, а также обеспечения антитеррористической защищенности объектов, в то время как объем средств на содержание непосредственно ВВП неуклонно снижался. Общее ухудшение параметров ВВП составило 32,8 тыс. км, или на одной трети ВВП Российской

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**САРАЛЕВСКИЙ  
ГИДРОУЗЕЛ  
УГЛУБЛЯЕТСЯ**

Объем дноуглубительных работ на Саралевском гидроузле (река Волга) в 2013–2014 годах составит 4,5 млн куб. м. Об этом сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк. По его словам, дноуглубление позволит решить проблему «узкого места» на данном участке внутренних водных путей.

Саралевский водный узел р. Волги находится на участке 2630–2660 км судового хода и представляет собой обширное пойменно-руслонное разветвление реки, основными составляющими которого в современных условиях являются два рукава: левый рукав — Коршевитый и правый рукав — Саралевский.

**ПЕРВООЧЕРЕДНАЯ  
ЗАДАЧА МАХАЧКАЛИНСКОГО  
ПОРТА**

Первоочередной задачей, которую необходимо решить в целях реализации стратегических планов по развитию и реконструкции порта Махачкала, является проведение дноуглубительных работ. ФГУП «Росморпорт», на чей баланс были переданы акватория и подходные каналы, проводит соответствующие подготовительные работы. Об этом сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Стасюк в ходе совещания в Махачкале под руководством министра транспорта России Максима Соколова.

По словам Стасюка, в порту требуется реконструкция всего комплекса аппаратуры ГМССБ и СУДС.

**ЮБИЛЕЙНЫЙ  
КРУИЗ**

Атомный ледокол «50 лет Победы» совершил сотое, юбилейное, посещение точки Северного полюса.

Из ста посещений Северного полюса лишь 15 раз его посещали иностранные суда. 8 раз до точки Северного полюса добирались шведские суда: семь раз дизельный ледокол «Оден» и один раз — теплоход Vidar Viking, трижды — ледоколы США и Германии, один раз — ледокол из Канады. Из российских судов, помимо атомных ледоколов, 21 июля 1994 года Северного полюса достиг дизельный ледокол «Капитан Драницын», и трижды — в 2005, 2007 и 2010 годах — научно-исследовательское судно «Академик Федоров».

Среди атомных ледоколов чаще всего до географической вершины планеты добирался атомоход «Ямал» — 46 раз. У атомохода «50 лет Победы» этот рейс стал двадцатым.

**КРУИЗНЫЕ  
ЛАЙНЕРЫ ОБСЛУЖАТ  
ОЛИМПИАДУ В СОЧИ**

Пять круизных лайнеров в качестве гостиниц будут принимать болельщиков во время Олимпиады 2014 года в Сочи. Организаторы планируют разместить на них от 70 до 80 тыс. гостей.

Лайнеры классификации 3, 4 и 5 звезд общей вместимостью 5 тыс. кают на 10 тыс. мест, которые курсируют в настоящее время на различных экскурсионных маршрутах, зайдут в феврале 2014 года в сочинский и имеретинский порты.



## Самарская область прибавит пассажиров в 2013 году

**Объем речных пассажирских перевозок в Самарской области в 2013 году планируется увеличить на 30% в сравнении с показателем 2012 года — до 780 тыс. чел.**

Об этом в ходе выездного совещания по вопросам развития внутренних водных путей, проводимого министром транспорта России Максимом Соколовым в Самаре, сообщил губернатор области Николай Меркушин. В 2012 году было перевезено 600

тыс. чел., что втрое меньше, чем в советские времена.

В Самарской области в 2012 году работало 7 водных пассажирских маршрутов, в 2013 году, по просьбе населения, были введены еще 3 маршрута.

До конца 2013 года губернатор пообещал, что на региональных

речных маршрутах будет задействовано более 30 пассажирских судов.

В дальнейшем Самарская область намерена заказывать на российских верфях новые пассажирские суда пассажироместимостью от 30 до 70 человек.



## Московское речное пароходство предложило в аренду отель-теплоход

**ОАО «Московское речное пароходство» предлагает арендовать пассажирский теплоход «Глеб Кржижановский» вместимостью 469 человек.**

Как сообщили в пароходстве, судно проекта 302М (1990 года постройки) в 2011 году было переоборудовано под плавучий отель. Возможно его дальнейшее использование в качестве гостиницы

в морских/речных портах. На судне находятся 3 опреснительные установки (для приготовления технической воды, используя морскую воду), две из них в работе, одна предусмотрена на аварийный случай. Произво-

дительность каждой составляет 30 куб. м в сутки. В настоящий момент теплоход находится в Астрахани. С сентября 2013 года теплоход может быть перемещен в закрытый порт для дальнейшего использования.

**НОВОСТИ  
АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ**

### ЕРП возобновляет грузоперевозки по реке Хантайка

ОАО «Енисейское речное пароходство» в навигацию 2013 года возобновило грузоперевозки по одному из северных притоков Енисея — реке Хантайке. Как сообщили в пароходстве, всего по заявке Норильско-Таймырской энергетической компании из Дудинки до пункта выгрузки на 58-м км реки Хантайки будет завезено 9 тыс. тонн щебня. Примерно такое же количество грузов флот ЕРП доставит на Хантайку из Красноярска — в основном сыпучие грузы и оборудование.

### «Капитан Бабичев» начал проводки на Колыме, Яне и Индигирке

Ледокол «Капитан Бабичев» в конце июля начал проводку караванов судов «Ленского объединенного речного пароходства» (АОРП) на реках Яна, Индигирка, Колыма. Как сообщили в «АОРП», ледокол будет работать в течение трех месяцев арктической навигации.

Всего по состоянию на начало августа пароходство отправило свыше 660 тыс. тонн народнохозяйственных грузов, что на 130 тыс. тонн превышает показатель прошлого года.

### Ледокол «Адмирал Макаров» прибыл в Арктику для проводки судов по Севморпути

Ледокол «Адмирал Макаров» прибыл в Арктику для проводки судов в порты и портопункты северной Чукотки и Якутии. Об этом сообщает пресс-служба ОАО «ДВМП».

Предварительные заявки на плавание в Арктике подали также суда ледового класса Группы FESCO: «Василий Бурханов», «Абакан», «Капитан Кремс», «Капитан Сергеевский», «Капитан Гнездилов», «ФЕСКО Певек» и «ФЕСКО Посьет». Исполнительный график движения судов будет уточняться в течение навигации.

### «Михаил Сомов» вышел в рейс по СМП

Научно-экспедиционное судно Северного УГМС «Михаил Сомов» вышло в рейс с грузом, предназначенным для полярных станций, расположенных вдоль трассы Северного морского пути. В ходе рейса, который продлится 90 суток, «Михаил Сомов» доставит грузы и специалистов на труднодоступные станции побережья и островов 5 арктических морей: Белого, Баренцева, Карского, Лаптевых и Восточно-Сибирского.

НЭС «Михаил Сомов» доставит на станции бригады строителей и смену полярников, в том числе 12 выпускников ПУ № 7 из Новосибирска.

На борту будут работать экспедиции ААНИИ и ВСЕГЕИ.



## Консолидация обновит учебный флот

Решить задачу обновления учебно-производственного флота отраслевые университеты смогут только объединившись. Об этом сообщил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский в ходе выездного совещания в Самаре, проведенного на днях министром транспорта России Максимом Соколовым.

«У нас поставлена новая задача: устарел учебно-производственный флот, его сегодня практически нет, за исключением двух парусников — в Петербурге и на Дальнем Востоке», — сказал Олерский. По его словам, при объединении отраслевых университетов эта задача может быть решена за счет консолидации внебюджетных средств вузов.

«Да, у каждого отдельного вуза сегодня нет средств на строительство учебно-производственного флота. Но с учетом внебюджетных поступлений, объединив финансовые ресурсы нескольких учебных заведений, используя лизинговую схему, можно построить нормальное, отвечающее современным требованиям судно, или даже суда — речные, морские, — пояснил замминистра транспорта. Очевидно, что необходимость правильной и аккуратной консолидации учебных заведений по вертикальному принципу, кто бы что ни говорил, существует», — подчеркнул Олерский.



# ГУМРФ набрал хороших студентов



В вузах России закончился прием документов абитуриентов. 27 июля на официальном сайте ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова ([www.gumrf.ru](http://www.gumrf.ru)) появились списки лиц, рекомендованные к зачислению по каждому направлению подготовки (специальности). Места предоставлены в рамках контрольных цифр приема. Кроме того, обнародованы списки лиц, претендующих на места с оплатой стоимости обучения. В опубликованных документах указаны суммы набранных баллов по всем вступительным испытаниям.

Конкурс заявлений на одно место по вузу составил 8,73. Самый высокий конкурс отмечен на направление «Менеджмент» — 34,6 человека на место). Абитуриенты продемонстрировали большой интерес к обучению в ГУМРФ и по ряду других направлений, конкурс на которые превысил 20 человек на место: «Юриспруденция» — 23,7, «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструк-

туры» — 23,5, «Экономика» — 22,1, «Информационные системы и технологии» — 21.

30 июля на сайте появились приказы о зачислении льготных категорий граждан, победителей олимпиад, поступающих без вступительных испытаний, целевиков, а также перечень лиц, рекомендованных к зачислению на оставшиеся места.

К 4 августа абитуриенты представили оригиналы документов на выбранные специальности

и направления. 5 августа на официальном сайте вуза размещены приказы о зачислении в число студентов и курсантов 1 курса ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова на места в рамках контрольных цифр приема.

По итогам первой волны контрольные цифры приема выполнены по всем специальностям и направлениям подготовки. На 1 курс вне конкурса зачислены — 24 человека, без вступительных испытаний — 2, по целевому

приему — 94, по общему конкурсу — 758.

Средний балл поступления по результатам общего конкурса составляет — 63,2. Самое высокое пороговое значение на направление подготовки «Юриспруденция» — 252 балла.

В соответствии с приказом ректора ГУМРФ срок начала 2013–2014 учебного года переносится на 16.09.2013.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова образован путем объединения двух крупных отраслевых вузов Росморречфлота — Государственной морской академии имени адмирала С.О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного университета водных коммуникаций.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

**«ВОДОХОДЬ»  
НАЧАЛ  
ПРОДАЖУ КРУИЗОВ  
НА ТЕПЛОХОДЫ-  
ПАНСИОНАТЫ  
И ТЕПЛОХОД-САНАТОРИЙ**

Бронирование и продажа путевок на круизы в навигацию 2014 года со 2 августа начала компания «Водоходь». В предстоящую навигацию теплоходы «Нижний Новгород», «Александр Радищев», «Кронштадт», «Феликс Дзержинский», «Константин Коротков», «Александр Суворов», «Виссарион Белинский», «Санкт-Петербург», «Георгий Жуков», «Семен Буденный», «Федор Шаляпин» будут работать в качестве пансионатов с лечением, теплоход «Михаил Фрунзе» — в режиме санатория.

**ФОРУМ РЕЧНОГО  
ТУРИЗМА ПРОЙДЕТ  
В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ**

В акватории Иваньковского водохранилища Конаковского района Тверской области 12–14 сентября 2013 года пройдет международный форум речного туризма. Мероприятие организуется при поддержке Федерального агентства по туризму.

В рамках деловой программы форума состоятся круглые столы и дискуссии по проблемам и перспективам российского судостроения, яхтингу, пропуску во внутренние воды России иностранных судов, по речному туризму и многим другим. В форуме примут участие руководители и представители федеральных и региональных органов государственной власти, общественных организаций, специалисты и бизнесмены в сфере судостроения, яхтенного и круизного туризма.

**СТОИМОСТЬ  
ПРОЕЗДА  
НА АКВАБУСАХ  
СНИЖЕНА**

Комитет по транспорту Санкт-Петербурга поддержал инициативу оператора Приморской линии аквабусов о снижении на 25% стоимости проезда в городском водном такси для владельцев электронной карты «Подорожник». С 25 июля стоимость проезда для них составляет 75 руб. при стандартном тарифе в 100 рублей. Проезд детей стоит 50 руб.

**РЕЧНОЙ РЯДОМ  
С МОРСКИМ**

ЗАО «Речной порт «Морской фасад» в 2014 году должно завершить строительство первого причала в рамках создания речного порта около пассажирского порта «Морской фасад». Об этом сообщил председатель комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Александр Шапкин, который напомнил, что всего будет 7 причалов.

Строительство речного порта первоначально было запланировано для перевозки пассажиров, прибывших на больших судах в пассажирский порт «Морской фасад», к пассажирским причалам в центральной части Петербурга. Это, по замыслу властей, должно снизить напряженность на трассах Васильевского острова и центра Петербурга. В настоящее время пассажиров перевозят на автобусах.

# Теплоход для любой погоды

**В Санкт-Петербурге компания «Астра Марин» совместно с организаторами проекта туристского двухэтажного автобуса «Сити-тур» представила теплоход нового типа, который предназначен для экскурсионных прогулок по рекам и каналам Петербурга с учетом низких мостовых пролетов.**

Ожидается, что реализация проекта позволит разгрузить дорожно-транспортную инфраструктуру, обеспечив дополнительный маршрут между Центральным, Василеостровским и Петроградским островами с использованием водных артерий Санкт-Петербурга.



Новый теплоход в рамках пилотного маршрута курсирует от Исаакиевского собора (причал Медный всадник).

Как отметил руководитель компании «Астра Марин» Андрей Кузнецов, в рамках реализации проекта были специально разработаны и построены суда нового типа, исключающие травматизм пассажиров при проходе под мостами рек и каналов города, которые имеют низкие высотные габариты. Суда нового типа вместимостью до 100 пассажиров имеют 21,5 м в длину и 5,6 м в ширину. Все управление судна полностью осуществляется

с поста судоводителя. В зависимости от погодных условий салон судна может закрываться при помощи трехсекционной телескопической раздвижной крыши, время открытия-закрытия которой составляет около 10–15 секунд. Каждый ряд кресел оснащен аудио-гидом, позволяющим прослушать экскурсионную программу на русском и девяти иностранных языках.

Во время презентации был совершен демонстрационный рейс по акватории Невы. Несмотря на дождливую погоду, панорамная крыша позволяет даже в дождь с комфортом наблюдать красоты



города с борта теплохода.

В компании отметили, что подобный проект успешно работает в Амстердаме (Canal-Bus), Нью-Йорке, Стокгольме и других крупных городах.

Суда строятся в кооперации с ООО «Сиам» использованием мощностей ООО «Ладоский транспортный завод» (Шлиссельбург, Ленинградская область). На данный момент полностью готово к эксплуатации головное судно, а второе судно серии готовится к ходовым испытаниям. Проект новых теплоходов на класс «Р 1.2» разработан ЗАО «Спецпроект» с учетом полного соответствия требованиям Правил Российского Речного Регистра и Нового технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта.

## Новый причал в Горицах

**В вологодском селе Горицы, где делают остановку теплоходы, следующие из Москвы в Санкт-Петербург и на остров Валаам, открыт новый причал для пассажирских судов и яхт, отвечающий всем современным требованиям.**



Работа по сооружению нового причала на реке Шексна началась полгода назад. Сам причал был возведен за полтора месяца. Стоимость строительства составила 28,5 млн руб. за счет частных инвесторов, которые рассчитывают вернуть деньги, собирая плату за пользование причалом. Суточная стоянка теплохода будет стоить 14 тыс. руб. Часть этих денег останется и в местном бюджете: в сбор входит обслуживание причала, которое осуществляет местное предприятие ЖКХ. Причал способен одновременно принимать до пяти судов

Первый речной причал появился в Горицах 48 лет назад, и он не был рассчитан на швартовку больших теплоходов. Сегодня же в Горицах ежедневно останавливаются до десяти туристических судов и многочисленные яхты. Например, только за прошлогоднюю навигацию причал в Горицах принял 560 теплоходов и 22 яхты.

Инвестиционный проект по строительству причала в селе Горицы находится на сопровождении Корпорации развития Вологодской области, в которой считают, что новый объект будет максимально удобным для туристов, желающих посетить знаменитые достопримечательности Вологодской области: Горицкий, Кирилло-Белозерский и Ферапонтов монастыри.

Сейчас Вологодскую область посещают около 2 млн посетителей, из них 600 тыс. — туристы. До 2020 года ставится задача увеличить число посетителей до 3 млн человек, а туристов до 1 млн.



## Форт «Великий Князь Константин» принимает яхты

**В Кронштадте на территории форта «Великий Князь Константин» торжественно открыт пункт пропуска через государственную границу России для маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов. В церемонии открытия приняли участие губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, руководитель Северо-Западного территориального управления Росграницы Михаил Смолкин, капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Петр Парин.**



Георгий Полтавченко подчеркнул, что это единственный в России специальный пункт пропуска для маломерных судов. Он уникален еще и тем, что расположен на территории объекта всемирного наследия, охраняемого ЮНЕСКО. Поэтому все сооружения на нем — плавающие, и работа пункта никак не затрагивает охранную зону.

До сих пор пограничный и таможенный контроль яхтсмены проходили на Морском вокзале, и эта процедура занимала много времени. Теперь время оформления документов сократилось до 30 минут. Одновременно здесь могут проходить пограничный и таможенный контроль до 15-ти судов.

Губернатор отметил, что фактически пункт пропуска работает уже 2 месяца. За это время через него прошло более 300 судов. Ожидается, что в одном только июле пункт примет более 200 судов, а в будущем туристический поток увеличится многократно. «Открытие пункта позволит привлечь еще больше туристов в Петербург, в том числе любителей яхтенного спорта», — сказал Георгий Полтавченко.

Губернатор поблагодарил всех, кто создавал этот комплекс и пожелал успешной работы пограничникам, таможенникам, сотрудникам всех служб нового комплекса на форте «Константин».

# «В.Ф. Танкер-20» принят в эксплуатацию



Судоходная компания «В.Ф.Танкер» приняла в эксплуатацию танкер «В.Ф.Танкер-20», построенный на Окской судовой верфи. «В.Ф.Танкер-20» стал двадцатым танкером проекта RST27, полученным компанией «В.Ф.Танкер» за 2012–2013 годы с двух заводов — Окской судовой верфи и завода «Красное Сормово».

Как сообщил проектант — Морское инженерное бюро, контрактный девейт 6980/5378 тонн на судне был перевыполнен на 50 тонн — фактически он составил 7030/5428 тонн. Скорость на испытаниях составила 11,7 узла.

В сравнении с другими про-

ектами МИБ танкер нового проекта RST27 имеет усиленную речную функцию, увеличенный на 716 тонн девейт в реке (если сравнивать с «Армадами») при повышенной прочности корпуса и сохранении повышенной вместимости грузовых танков.

Обводы судна нового про-

екта являются продуктом научно-исследовательской работы, выполненной Морским Инженерным Бюро совместно с компанией Digital Marine Technology в 2010 году, и создавались с использованием методов вычислительной гидромеханики (CFD моделирования).

Затем модель будущего танкера прошла испытания в опытовом бассейне ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова. Эксперимент полностью подтвердил результаты теоретических исследований.

Класс Российского Морского Регистра Судоходства — KM Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S

Oil tanker — chemical tanker Type 2 (ESP).

Суда проекта RST27 удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала и Волго — Балтийского пути. Габаритная длина составляет 140,85 м, ширина — 16,6 м, высота борта — 6,0 м. Относятся к танкерам «Волго-Дон макс» класса.

При проектировании учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S).

## «Озерная верфь» спустила на воду патрульный катер

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf, Шлиссельбург, Ленинградская область) спустило на воду патрульный катер проекта 13М «ТС-531» для Федеральной таможенной службы (ФТС) России. Портом приписки судна станет Таганрог.

По словам представителя заказчика — начальника авиационной и морской службы ФТС России Юрия Шушкина, «у нас это первый опыт строительства подобного катера. Судно будет соответствовать требованиям таможни». Он отметил, что на катере все компактно размещено, имеются полноценные спальные места, условия для работы экипажа очень комфортные.

На катере есть 2 каюты: носовая и кормовая, которые оборудованы местами для отдыха. Таким образом, ночью на катере могут находиться до 5 человек, а в дневное время — до 10. Спуск в каюты осуществляется из рубки-салона.

Юрий Шушкин подчеркнул, что основную оценку катеру можно будет дать после прохождения ходовых испытаний, и выразил надежду на продолжение сотрудничества с верфью.



Начальник морского отдела Северо-Западного таможенного управления Сергей Чайка отметил профессионализм команды верфи, которая строит суда быстро и качественно.

«Надеюсь, что у верфи появятся новые проекты, а мы, как заказчики, этому поможем», — сказал он.

ООО «Озерная верфь» (Laky Verf) располагается на территории «Невского судостроительно-судоремонтного завода» (Шлиссельбург) и имеет собственные производственные площади. Верфь с 2005 года занимается строительством моторных яхт премиум-класса. В разработке проектов яхт участвуют голландские дизайнеры Гвидо де Груд и Франк Лаупман. С момента основания компании по коммерческим контрактам было построено 6 яхт проекта 23М (длина 23,5 м), каждая из которых успешно прошла навигационные испытания. Надзор за строительством осуществляется Российским морским регистром судоходства.



## «Спасатель Кавдейкин» сдан

Подписан акт приема-передачи второго многофункционального аварийно-спасательного судна проекта MPSV07 «Спасатель Кавдейкин», построенного на ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» для ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского и речного транспорта» Федерального Агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Аварийно-спасательное судно проекта MPSV07 предназначено для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов.

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» расположен в 40 км от Санкт-Петербурга в городе Шлиссельбурге на левом берегу реки Невы и является одним из старейших предприятий водного транспорта на Северо-Западе России. Судостроением занимается с 1952 года. Выполняет строительство морских и речных судов различного типа и назначения и все виды судоремонта. Судоподъемный слип Невского завода позволяет спускать на воду и поднимать для ремонта суда длиной до 140 метров и доковым весом до 3000 тонн.



### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### Новое поколение Комет

ОАО «Судостроительный завод «Вымпел» (Рыбинск, Ярославская область) начала строительство морского пассажирского судна на подводных крыльях нового поколения «Комета 120М».

Проект судна, разработанный ОАО «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева», был представлен на VI Международном военно-морском салоне (МВМС-2013).

ОАО «Судостроительный завод «Вымпел» специализируется на выпуске средне- и малотоннажных морских и речных судов и катеров военного и гражданского назначения.

С момента основания в 1930 году на предприятии выпущено свыше 30 тысяч кораблей различных типов. За последние 40 лет более 1800 катеров было поставлено в 29 стран Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Африки и Южной Америки.

В настоящее время ОАО «ССЗ «Вымпел» серийно производит боевые ракетные и патрульные катера нового поколения, скоростные поисково-спасательные, пожарные, гидрографические, рыболовные, буксирные и другие специализированные суда, обеспечивая гарантийное и сервисное обслуживание выпускаемой продукции.

#### Оборудование для ледокола ЛК-25

Санкт-Петербургский филиал ОАО «ВНИИР» получил заказ на поставку автоматизированного главного распределительного щита (ГРЩ 0,4 кВ) и другого электрооборудования для многофункционального дизель-электрического ледокола мощностью 25 МВт (ЛК-25) проекта 22 600.

Самый мощный в мире дизель-электрический ледокол нового поколения строится на ОАО «Балтийский завод — Судостроение» по заказу ФГУП «Росморпорт».

Заказанное в институте оборудование является уникальным, так как ранее подобные судовые ГРЩ в России не производились. Совместно со шпитом в пакете будет поставлено и другое оборудование на общую сумму более 55 млн руб.

#### Крейсер «Аврора» встанет на ремонт на «Северную верфь»

Крейсер «Аврора» встанет на ремонт на «Северную верфь» осенью 2013 года. Об этом сообщил генеральный директор судостроительного предприятия Александр Ушаков.

Ремонт крейсера «Аврора» продлится 8 месяцев. Экспонаты с «Авроры» будут перенесены накануне буксировки в фонды Военно-морского музея.

После ремонта крейсер вернется на место стоянки у Петроградской набережной.

# Отобрать и ранжировать

**Морским учебно-тренажерным центром (УТЦ) ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова разработана методика отбора и ранжирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области технических средств для поиска и спасения во льдах. Целью разработки является формулирование теоретических основ для создания специализированного программного комплекса системы отбора и ранжирования НИР и ОКР.**

Создание методики отбора НИР, алгоритмов и соответствующего программного обеспечения осуществляется университетом в сотрудничестве с Государственным научно-исследовательским навигационно-гидрографическим институтом и другими организациями в рамках разработки концепции аварийно-спасательных работ в условиях высоких широт и формирования пакета предложений по техническим средствам для их осуществления.

При выполнении работ используется уникальный опыт

работы специалистов ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова и привлеченных организаций в сложных условиях Российской Арктики, использования различных спасательных сил и средств, технических средств поиска, обнаружения и спасения людей и объектов, терпящих бедствие в высоких широтах, проведения ледокольных операций, а также в области создания прикладных экспертных систем.

Достигнутые результаты и опубликованные материалы исследований были представлены и получили одобрение специа-

листов на научно-практической конференции «Инновации как основа современных технологий спасения человека на море», прошедшей недавно в рамках Международного военно-морского салона МВМС-2013. Разработанная методика опубликована в Сборнике материалов конференции.

Работы над созданием программного комплекса системы отбора и ранжирования НИР и ОКР в области технических средств для поиска и спасения во льдах ГУМРФ планирует завершить к сентябрю 2013 г.

Морской учебно-тренажерный центр является одним из ведущих подразделений Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Центр осуществляет международно-признанную профессиональную подготовку курсантов и студентов университета, членов экипажей морских судов, широкого круга специалистов морской индустрии и нефтегазовой отрасли России, стран ближнего и дальнего зарубежья. Качество подготовки в Морском УТЦ ГУМРФ подтверждено морскими Администрациями России, Норвегии, Либерии, Маршалловых островов, ведущими классификационными обществами, международной сертификационной сетью IQNet, британским The Nautical Institute и другими авторитетными отечественными и международными организациями.

## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### ИНСТИТУТЫ И УНИВЕРСИТЕТЫ СОТРУДНИЧАЮТ

ОАО «Ленморниипроект» подписал соглашение о сотрудничестве с Санкт-Петербургским государственным архитектурно-строительным университетом (СПбГАСУ).

Стороны разработали партнерскую программу, в рамках которой предполагается создание кадрового центра, задачами которого станут повышение качества подготовки специалистов, реализация программ повышения квалификации и переподготовки, организации производственной практики для студентов СПбГАСУ.

ОАО «Ленморниипроект» занимается проектированием портов и транспортных систем на всех стадиях реализации инвестиционного замысла, выполняет все виды инженерных изысканий, комплексные инженерные обследования и освидетельствование гидротехнических сооружений.

### ШКОЛА БОЦМАНОВ В КРОНШТАДТЕ

В Кронштадте школу боцманов планируется воссоздать в 2013 году. Об этом сообщил главнокомандующий ВМФ РФ адмирал Виктор Чирков.

«Мы воссоздаем в Кронштадте школу боцманов, планируем начать занятия с началом зимнего периода обучения — с 1 декабря этого года», — отметил Чирков.

Адмирал также сообщил, что цикл подготовки боцманов займет до полугода — от трех до пяти месяцев.

### ФЕСТИВАЛЬ МОРСКОЙ МУЗЫКИ

В рамках второй Недели классических яхт для жителей и гостей Санкт-Петербурга 27 июля в зеленой зоне возле Петропавловской крепости пройдет фестиваль морской музыки «Shanty-Petersburg Sea Music Festival 2013». Главная сцена мероприятия расположена возле Алексеевского равелина. Организаторы — «Regatta International» при поддержке Яхт-клуба Санкт-Петербурга и морского клуба «Портъ Артуръ».

## Пожарный тренажер привлек внимание главного инженера-механика

**Заместитель командующего ВМС (Военно-морские силы) Королевства Марокко Нуреддин Дабсси посетил Учебный центр по выживанию на море Морского учебно-тренажерного центра (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова.**

В ходе визита 1-го класса капитан 1 ранга Нуреддин Дабсси осмотрел тренажеры и учебные классы, познакомился с процессом подготовки моряков и курсантов университета по программам выживания на море.

Кроме того, Дабсси детально ознакомился с работой оборудования и механизмов комплекса тренажерной подготовки моряков к борьбе с пожарами на морских судах.

«Повышенный интерес к пожарному тренажеру вуза вызван

тем, что руководство ВМС Марокко проводит анализ мирового рынка подобного рода тренажеров, знакомится с подходами к выбору технических средств обучения и методикой ведущих учебных центров мира подготовки экипажей борьбе с пожарами», — говорится в сообщении.

По окончании визита Нуреддин Дабсси дал высокую оценку уровню обучения экипажей морских судов в Морском УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.



## Лоцманам России — 400 лет!

**Лоцманская служба России в этом году отмечает 400-летний юбилей. О лоцманах-национальных героях и о женщинах в этой мужской «Водному транспорту» рассказали в ФГУП «Росморпорт».**

Морской транспорт — это многоплановый, сложный и в то же время самый романтичный вид транспорта, где среди множества профессий существует одна редкая, филигранная профессия — лоцман — важное звено в системе обеспечения безопасности мореплавания.

В этом году исполняется 400 лет старейшей лоцманской службы России первого порта Московской Руси — Архангельска. Корабельные вожи Архангельска... При этих словах появляется образ национального героя России Ивана Ермолаевича Седунова (Рябова). Именно он, «не жалея живота своего», преградил путь шведской эскадре в составе четырех кораблей, двух фрегатов и многочисленных яхт в главный порт России — Архангельск.

По морскому поверью, если женщина вступала на палубу морского корабля, следы её посыпалась солью. Женщина — лоц-

ман Ольга Ивановна Добычина в свои 18 лет не только вступала на палубу, но и безаварийно проводила в Архангельский порт самые большие суда в суровых условиях Севера, во время боевых действий Великой Отечественной войны.

Александр Матвеевич Пустошный лоцманскую профессию получил «по наследству». Деревня, где жила большая лоцманская династия, по сей день называется Пустошью. Формируя экспедицию на Северный полюс, Георгий Яковлевич Седов присмотрел в Архангельском порту смышленного паренюка — лоцмана Сашу Пустошного, который и был с ним до самых последних дней. О людях этой профессии, об их жизни и судьбе, о делах и чаяниях, об истории лоцманской профессии пойдет речь в этом юбилейном году.

ФГУП «Росморпорт» ведётся работа по организации мероприятий в рамках празднования 400-летия лоцманской службы России.

Череду юбилейных мероприятий откроют в сентябре месяце третьи лоцманские чтения: «Роль и значение корабельных вожей Архангельска для развития судоходства Московской Руси, Советской России и Российской Федерации». Ученые, исследователи, руководители морских организаций, краеведы и историки поведут речь о неизвестных страницах истории и деятельности лоцманской службы за четыре сотни лет.

В это же время в Северном морском музее Архангельска горожанам и гостям будет предоставлена возможность увидеть подлинные документы, относящиеся к разному периоду истории лоцманского дела нашего государства, из архивов Архангельска, Санкт-Петербурга, Петрозаводска. Экспозиция будет дополнена подлинными предметами из семейных коллекций потомков лоцманских династий.

Среди школьников, учащейся молодежи и студентов будут организованы, совместно с Министерством народного образования и культуры Архангельской области, конкурсы: литературного эссе «Мой край архангельских вожей»; портретной фотографии «... Построен морем человек»; видео фильмов «Лоцманы на

службе Отечеству»; авторской песни и акварельного рисунка. В составе компетентного жюри будут представители лоцманских династий и ветеранов лоцманского дела. Победители будут награждены ценными подарками от ФГУП «Росморпорт».

Разработан проект и положение о награждении юбилейным нагрудным знаком «400 лет лоцманской службе России», готовится к изданию первая книга «Корабельные вожи Архангельска» из серии «Лоцманы России на службе Отечеству».

Заключительное торжество состоится, как и 100 лет тому назад, в Архангельском областном драматическом театре 21 ноября 2013 года, куда будут приглашены делегации от всех лоцманских служб России, представители Европейской ассоциации лоцманов. В этот день в память о всех лоцманах будет проведена панихида и молебен в Никольской церкви. На месте установки будущего памятного знака корабельным вожам Архангельска состоится установка закладного камня. Пройдет торжественный прием ветеранов лоцманского дела и потомков лоцманских династий и др.

Каждое поколение, получая в распоряжение совокупность

исторического и культурного наследия, сегодня сталкивается с необходимостью распорядиться и сохранить его. Именно такая ответственность в лоцманском деле лежит на тех, кто сегодня возглавляет ФГУП «Росморпорт» и его филиалы, является руководителем лоцманской службы или просто профессиональным лоцманом. На тех, кто сегодня, находясь на заслуженном отдыхе, помнит простые и сложные годы своей профессиональной лоцманской деятельности, кому есть что рассказать и чем поделиться с вступающими на сложный, ответственный и романтичный путь профессионального лоцмана. На детях и внуках тех, в чьих семьях говорили шепотом о том, что их отец или дед владел профессией лоцмана — был репрессирован и отправлен в ГУЛАГ...

Но история продолжается сегодня в повседневной деятельности ФГУП «Росморпорт», Управление обеспечения мореплавания которого формирует и реализует его политику в области безопасности мореплавания, в том числе, организует предоставление услуг по лоцманской проводке судов филиалами Предприятия и контроль их качества.



## Мрамор пошел через РУП

**«РЖД Логистика» начала доставку турецкого мрамора в Казахстан через Ростовский универсальный порт. Об этом сообщила пресс-служба компании.**

Компания «РЖД Логистика» разработала новое мультимодальное решение по доставке мрамора из Турции в Казахстан через Россию для компании Asist Gemi ATENTELINGI TIC LTD STI.

До начала сотрудничества с «РЖД Логистикой» турецкая компания привлекала авиатранспорт для доставки мрамора в Казахстан. Новая логистическая схема начала действовать в июле и включает погрузку груза в контейнеры в порту Стамбул (Турция), его доставку морским транспортом в Ростовский универсальный порт (Россия), перетарку груза в крытые вагоны и доставку железнодорожным транспортом до станции назначения Алма-Ата (Казахстан).

ОАО «РЖД Логистика» предоставляет клиенту комплекс услуг по приему грузевых контейнеров, следующих в режиме внутреннего таможенного транзита, выгрузке груза из контейнеров и предоставлении крытых вагонов. Специалисты компании разрабатывают схемы размещения груза в вагоне и обеспечивают погрузку, оформление перевозочных документов и внутреннего таможенного транзита, оплату железнодорожного тарифа по территории РФ и СНГ.

Комплексная услуга и продуманная схема транспортировки выгодна для клиента, поскольку позволяет снизить затраты на доставку груза.

## РУП перешагнул 3 миллиарда

**Инвестиции в строительство Ростовского универсального порта в Ростовской области с начала реализации проекта превысили 3 млрд рублей. Об этом сообщил губернатор региона Василий Голубев на заседании Законодательного Собрания области, передает «Интерфакс».**

«Строительство мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» — это один из крупнейших проектов транспортного комплекса, за время реализации проекта освоено более 3 млрд рублей», — сказал Василий Голубев.

Сегодня Ростовский универсальный порт площадью 100 га располагает семью современными причальными комплексами с протяженностью причальной

стенки 1150 м. Погрузочно-разгрузочные работы в порту ведут более 30 единиц техники, в том числе 14 порталных кранов грузоподъемностью от 10 до 65 тонн каждый. Площадь открытых складских площадок составляет 90 тыс. кв.м. Номенклатура грузов, с которыми работает РУП, представлена контейнерами, углем, зерном, минеральными удобрениями, металлами, цементом, полевым шпатом, серой и другими грузами. Первая

очередь угольного терминала мощностью 1,5 млн тонн в год была введена в строй в 2010 году. В 2011 году начал работать контейнерный терминал мощностью 50 тыс. TEU в год.

Мультимодальный транспортный логистический узел «Ростовский универсальный порт» (входит в «Азово-Донское пароходство») расположен на пересечении транспортных коридоров «Север — Юг», «Восток — Запад» в рамках большого Европей-

ского транспортного кольца. Строительство порта идет на территории промышленной зоны Заречная с 2006 года. Проект включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Общая стоимость проекта составляет 24,3 млрд рублей, в том числе предусматривается финансирование из федерального бюджета в размере 6,4 млрд рублей и из регионального бюджета в размере 1,2 млрд рублей.

## Порты идут не в ногу

**Морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог в июле нынешнего года демонстрируют разнонаправленную динамику грузооборота и судооборота.**

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону в июле 2013 года остался на уровне прошлого года и составил 2 млн 203 тыс. тонн грузов. При этом собственный грузооборот порта показал рост: было обработано 1 млн 206 тыс. тонн различных грузов, что на 2% превышает аналогичный прошлогодний показатель.

«Основной причиной значительного роста грузооборота в июле 2013 года является рост экспорта зерновых грузов навалом. Количество погруженных зерновых грузов навалом в июле 2013 года превосходит в 10 раз аналогичные данные в июне 2013 года. Кроме того, наблюдается увеличение транзитного потока нефтепродуктов в июле

2013 года по отношению к аналогичному периоду 2012 года на 94,5%», — отметил капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко.

За отчетный период текущего года экспорт вырос на 10% и составил 1 млн 53 тыс. тонн. Импортных грузов обработано 152 тыс. тонн, что на треть меньше аналогичного прошлого года показателя. Транзит снизился почти на 2% и составил 998 тыс. тонн грузов.

Как сообщили в капитании, за границу отправляли зерно навалом (52,5%), нефть и нефтепродукты (20%), уголь и кокс навалом (11,6%), зерновые грузы навалом (5,8%), металлолом (5,4%) и пр. Импорт был представлен грузами навалом (кроме

зерна, 62,4%), генеральными грузами (25,4%), нефтью и нефтепродуктами (5%), контейнерами (4,2%), металлоломом (2,2%) и металлом (0,7%). Номенклатура транзитных грузов была представлена нефтью и нефтепродуктами (49,7%), незерновыми грузами навалом (31,9%), зерном навалом (7,3%), металлом (4,6%), генгрузами (3,9%) и металлоломом (2,7%).

В связи с увеличением дефлукта судов при тех же объемах грузооборота в июле 2013 года сократилось количество судозаходов, отметил Павел Захарченко. За отчетный период текущего года администрация морского порта Ростов-на-Дону зарегистрировала 766 приходов и 768 отходов судов против 878 приходов и 868 отходов в июле 2012 года.

Морской порт Азов за отчетный период текущего года обработал 1 млн 721 тыс. тонн различных грузов, что на 45% превышает аналогичный показатель июля 2012 года. Экспорт в июле 2013 года вырос на 43% и составил 793 тыс. тонн грузов. Импорт, напротив, пошел на снижение:

минус 32% и всего 61 тыс. тонн. Наиболее значительный рост показал транзит, который увеличился в июле 2013 года на 61% по сравнению с аналогичным показателем за июль 2012 года и составил 867 тыс. тонн грузов.

В номенклатуре грузов в июле 2013 года, как и год назад, преобладали зерновые, уголь, цемент и нефтепродукты.

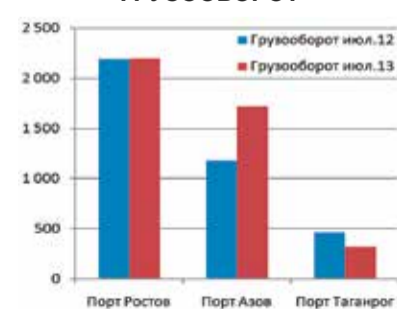
Положительную динамику продемонстрировал и судооборот морского порта Азов: капитания зарегистрировала 668 приходов и 666 отходов судов в июле текущего года против 494 приходов и 493 отходов годом ранее.

«Рост грузооборота и судооборота обусловлен увеличением экспорта зерновых грузов и транзита нефтепродуктов с внутренних водных путей», — пояснил капитан морского порта Азов Владимир Брагин.

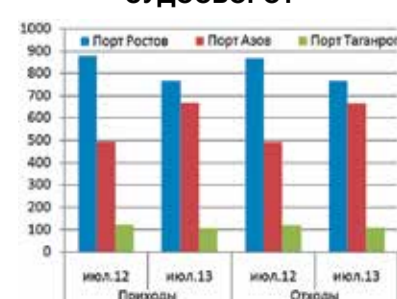
Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла в июле 2013 года снизился на 31% и составил 320 тыс. тонн грузов. Судооборот порта также

показал отрицательную динамику: если годом ранее был зарегистрирован 121 приход и 120 отходов судов, то в июле текущего года — только 107 приходов и 109 отходов судов.

**ГРУЗОБОРОТ**



**СУДОБОРОТ**





**Азово-Донское пароходство (АДП) запланировало в период с июля по октябрь 2013 года осуществить перевалку 500 тыс. тонн зерна на рейде порта Кавказ. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал заместитель генерального директора по логистике АДП Игорь Касьянов.**

По его словам, логистическое подразделение Азово-Донского пароходства заключило контракты на комплекс услуг по перевозке и рейдовой перевалке 500 тыс. тонн зерновых грузов на период

июль-октябрь 2013 года. Перевалку зерновых грузов на рейде порта Кавказ обеспечивает ООО «Универсальная стивидорная компания» (УСК, входит в «Азово-Донское пароходство»).

В третьей декаде июля была

осуществлена первая перевалка зерна на морское судно по заказу компании Solaris Commodities SA. Балкер Sigrun Bolten с грузом пшеницы в объеме 25 800 тонн отправился в рейс с назначением на порты Дурбан (ЮАР)

и Туамасина (бывш. Таматаве, Мадагаскар).

«Транспортно-экспедиционное обслуживание зерновых грузов включает в себя комплекс по перевозке груза судами Азово-Донского пароходства из портов

Волги, Дона и Азовского моря до рейдовой стоянки порта Кавказ с дальнейшей перевалкой зерна с бортов речных сухогрузов на морские суда классов Handysize и Panamax», — пояснил Игорь Касьянов.

Отметим, что Азово-Донское пароходство занимается перевалкой грузов на рейде российского порта Кавказ с апреля 2012 года. Рейд порта Кавказ может рассматриваться как внешний рейд для любого порта Азовского моря: на украинской стороне это может быть Мариуполь или Бердянск, в России — Темрюк, Ейск, Таганрог, Ростов, Азов.

По словам гендиректора Ростовского универсального порта Андрея Лещенко, который принимал непосредственное участие в разработке логистической схемы, рейдовая перевалка экономически эффективна для клиентов и позволяет конкурировать с портами Украины. «Организация рейдовой перевалки в порту Кавказ имеет ценовое преимущество в конкуренции с глубоководными портами Украины. Осадки на рейде позволяют заходить судам такого же класса, что и в украинские порты. При этом размер железнодорожного тарифа до портов Украины и стоимость одного судозахода в эти порты делают рейдовую перевалку более привлекательной для клиентов», — объяснил Лещенко.

## Зерна стало больше

**Сбор ранних зерновых в Ростовской области составил 5,8 млн тонн, что на 200 тыс. тонн больше аналогичного прошлогоднего показателя. Итоги жатвы были подведены 3 августа на областном Дне урожая.**

Губернатор Василий Голубев поздравил хлеборобов и вручил награды лучшим из них. «Более 70% зерна — твердых сортов, это продовольственное зерно высокого качества. Низкий поклон всем, кто трудится на земле, за самоотверженный труд!» — поблагодарил аграриев Голубев.

Как сообщается на официальном портале Правительства РО, в лидеры жатвы выбились Зерноградский, Сальский, Целинский, Азовский и Зимовниковский районы. Валовое производство зерна в этих районах превысило 300–400 тыс. тонн. Добыть высокие результаты удалось благодаря тесному взаимодействию аграриев с учеными, использованию современных технологий.

Отмечается, что ежегодно увеличивается и объем поддержки агропромышленного комплекса.

В этом году финансирование отрасли из бюджета области выросло на треть. Всего из федерального и областного бюджетов на эти цели в 2013 году предусмотрено 7,6 млрд рублей.

«Убежден, что эти деньги пойдут в общую копилку донского урожая и экономики нашей области», — подчеркнул губернатор.

Добавим, что по состоянию на 30 июля 2013 года закупочные цены на зерновые и масличные культуры по Ростовской области составляли 6600–7700 рублей за тонну пшеницы 3 класса, 6200–7500 рублей за тонну пшеницы 4 класса и 5650–6900 рублей за тонну пшеницы 5 класса. Стоимость на ячмень варьировалась от 6000 до 7400 рублей за тонну, на кукурузу — от 8800 до 9000 рублей за тонну. Закупочная цена на подсолнечник составляла 16000 рублей за тонну.

## Азов держит путь на запад

**Большой десантный корабль (БДК) «Азов» Черноморского флота ВМФ России примет участие в совместном стратегическом учении «Запад-2013». Об этом сообщила пресс-служба Южного военного округа.**

Недавно корабль, выполнив задачи в составе межфлотской группировки кораблей в Средиземном море, вернулся в Севастополь для прохождения послепоходного ремонта и подготовки к новому длительному плаванью.

Планируется, что БДК «Азов» начнет переход из Севастополя

в Балтийск 12 августа 2013 года.

Ранее, в 2009 году, БДК «Азов» уже был задействован в оперативно-стратегическом учении «Запад-2009», где во взаимодействии с кораблями Балтийского и Северного флотов осуществлял высадку морского десанта на необорудованное побережье.

## УДССРЗ наращивает объемы

**ООО «Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод» (УДССРЗ, входит в «Азово-Донское пароходство») увеличил объемы среднего и текущего судоремонта по итогам 7 месяцев 2013 года. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил генеральный директор предприятия Сергей Ткаченко.**

За период с 1 января по 31 июля 2013 года УДССРЗ произвел средний ремонт 8 единиц флота, текущий — 20 единиц флота и навигационный — 39 судов. За аналогичный период прошлого года средний ремонт прошли 6 плавсредств, текущий — 10 единиц флота и на 50 судах был произведен навигационный ремонт.

«В настоящее время на ССРЗ находятся 4 единицы флота на среднем ремонте и 2 судна на текущем ремонте», — уточнил Сергей Ткаченко. — Кроме судоремонта, завод сегодня занимается ставшей уже достаточно привычной работой по транспортировке и перевалке щебня.

ООО «Усть-Донецкий судостроительно-судоремонтный завод» перевалил 231 тыс. тонн

щебня в навигацию 2013 года (с 15 апреля по 31 июля 2013 года). Транспортировка щебня осуществляется собственным флотом, состоящим из шести буксиров и восьми барж. Нерудный груз доставляется с Потаповского и Пашеновского карьеров ООО «Азово-Донская нерудная компания» (АДНК, входит в «Азово-Донское пароходство») в волжские порты.





# Плавание без границ

Опубликовано постановление от 20 июля 2013 года № 608 российского правительства о передвижении по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств.

Документ разработан Минтрансом России.

Отмечается, что в настоящее время спортивные парусные суда и прогулочные суда под флагами иностранных государств не могут попасть на отдельные участки внутренних водных путей в связи с тем, что, пройдя пограничный, таможенный и иные виды контроля в пункте пропуска в морском порту РФ, для следования на необходимый участок внутренних водных путей судно должно снова пересечь государственную границу Российской Федерации и следовать в открытом море или через территориальные воды другого государства, нарушив требования закона Российской Федерации от 1 апреля 1993 года № 4730-1 «О государственной границе Российской Федерации».

Таким образом, фактически отдельные участки внутренних водных путей, открытые для плавания судов под иностранными флагами, остаются закрытыми для них.

Данное постановление подготовлено в целях устранения

указанной правовой коллизии и уточняет нормы пункта 3 Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 12 мая 2012 года № 472.

Проектом постановления предусматривается, что спортивные парусные суда и прогулочные суда под флагами иностранных государств могут проходить пограничный, таможенный и иные виды контроля в ближайшем к ним пункте пропуска, в том числе находящемся за пределами морских портов Российской Федерации.

Реализация положений постановления позволит спортивным парусным судам и прогулочным судам под флагами иностранных государств заходить на участки внутренних водных путей, которые являются смежными с внутренними водными путями иностранного государства и на которые невозмож-

но попасть с акватории морского порта Российской Федерации. Реализация положений постановления будет способствовать развитию водного туризма в Российской Федерации.

Добавим, что плавание спортивных и прогулочных судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям (ВВП) России разрешено с 25 мая 2012 года согласно распоряжению Правительства РФ № 734-р и Постановлению Правительства РФ № 472 «Об утверждении Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств». В границах деятельности Азово-Донской бассейновой администрации разрешено плавание соответствующих судов от устья 132 канала до 3121 км реки Дон. Для захода судов открыт Усть-Донецкий порт.



## Ростовский парус получил серебро

Донская яхта «Паллада» заняла второе место на чемпионате мира по парусному спорту. Об этом сообщило Молодежное информационное агентство «МИА».

В польский город Гдыня приехали 50 экипажей со всего мира, чтобы сразиться за титул чемпионов мира по парусному спорту. Соревнования на Балтийском море длились несколько дней. Погодные условия были непростыми: сильный ветер потребовал от участников стойкости и изрядного мастерства.

Экипаж яхты «Паллада» («Рус»

1001) состоял из трех человек: капитана Виталия Толченова и двух помощников Сергея Ксенофонтова и Сергея Сесявина. В упорной борьбе ростовские спортсмены заняли второе место.

Для «Паллады» это был первый опыт участия в соревнованиях такого уровня. В будущем донские спортсмены намерены бороться за абсолютную победу, цитирует «МИА» Виталия Толченова.



## Слава ВМФ!

Празднование Дня Военно-морского флота России состоялось 28 июля на набережной Ростова-на-Дону возле памятника адмиралу Ф. Ф. Ушакову.

На торжественный митинг собрались члены Ростовского-на-Дону Морского собрания, Суворовско-Нахимовского кадетского союза, Общероссийского движения поддержки флота, ветераны Военно-морского флота, преподаватели и курсанты специализированных водных учебных заведений. Основным организатором праздничного мероприятия выступила городская общественная организация «Ростовское-на-Дону Морское собрание».

Доброй традицией стал старт в День ВМФ шлюпочного похода по местам боевой славы Азово-Донской флотилии в рамках Всероссийской военно-патриотической акции «Наследники победы». В нынешнем, уже четырнадцатом по счету, походе участвуют курсанты и кадеты из Костромы, Тамбова, Гатчины, Ейска, Краснодара и Туапсе.

Отдельной радостью для моряков стало открытие памятников русским флотоводцам Ф. Ф. Ушакову и П. С. Нахимову в Ейске, приуроченное к празднику, отметили участники торжественного собрания.

Официальное празднование Дня ВМФ завершилось эффектным шоу скоростных катеров на Дону.





# «Нам повезло работать на флоте!»

Теплоход «Байкальск» пришел в Усть-Донецк для погрузки серой. Прежде чем судно отправилось в 25-й рейс летней навигации 2013 года, на борту сухогруза побывала корреспондент «Водного транспорта».



«Я речник до мозга костей!» — безапелляционно заявляет капитан Александр Васильевич Новиков. — Мне в море не нравится: скучно. Вот по Дону идешь, смотришь, что на берегах делается».

Новиков родился в селе Малый Узень Саратовской области, а учиться приехал в Ростовское речное училище (ныне Водный колледж Института водного транспорта им. Г. Я. Седова). Образование Александр Васильевич получил судоводительское, но на речном флоте давно существует практика совмещения профессий. И рулевого «Байкальска» это несколько не смущает: механическую часть он давно освоил.

Капитану свойственно неподражаемое чувство юмора, даже о выборе профессии он рассуждает то ли в шутку, то ли всерьез: «Сначала хотел стать

летчиком, а потом подумал, что у меня реакция чуть заторможенная: не смогу на самолете летать. И решил на пароходе работать! И вот с 18 лет в плаваниях». А ведь получается уже больше 50 лет на флоте: 4 августа Александр Васильевич отметил свой 69-й день рождения!

Теплоходы, на которых начинал практиковаться Новиков, уже давно списаны: «Ангарск», «Спаск», «Пермь»... За долгий трудовой путь успел поработать с самыми разными грузами: возили и лес, и хлеб, и сахар, и серу... Капитаном Александр Васильевич стал в 1976 году на теплоходе «Саранск». А потом пришел на «Никольск», где проработал аж 26 лет! С 2006 года он управляет «Байкальском».

Хоть судно немолодое и далеко не самое современное, Новиков

доволен теплоходом: «Всю жизнь на «чешках» проработал и скажу, что «чешка» — самый лучший теплоход. В системе речного флота ничего лучше не придумали!»

Пример Александра Ивановича оказался заразительным: старший сын Владимир пошел по стопам отца, получил морскую специальность и сегодня работает на «Волго-Балте».

Атмосфера на «Байкальске» по-домашнему теплая и непринужденная. В экипаже трудятся 9 человек. «Коллектив весь хороший, но есть костяк, который делает всю погоду на теплоходе, — признается капитан. — Это капитан, старший помощник Сергей Михайлович Гром, электромеханик Сергей Владимирович Коршунов и рулевой моторист Наталья Владимировна Болтова. Мы работаем

много лет вместе и уже как одна семья».

Со старпомом Новиков работал еще на «Никольске», с 1995 года. Рулевой-моторист Болтова пополнила команду в 2000 году, а в 2009-м к ним присоединился и Коршунов.

«Наши отцы-капитаны — удивительно интеллигентные люди, — рассказывает повар и по совместительству жена электромеханика Анна Владимировна Коршунова. — На теплоходе не услышишь ни мата, ни грубости. Те, кто ушел из коллектива, потом приезжают и жалуются, что много потеряли. А здесь по-настоящему приятно работать!»

За плечами Коршуновой — много лет работы на флоте, в том числе заграничья. Ей, что называется, есть с чем сравнить. Анна Владимировна убеждена,

что атмосфера на теплоходе зависит от человеческих качеств командного состава.

«Капитан все время на ногах, спит мало, но при этом никакой агрессии или нервозности на теплоходе нет. Старпом вообще удивительный человек: никогда голос не повышает, не заставляет кого-то работать, а своим примером показывает, как надо трудиться, — делится повар. — Они не боятся простой и грязной работы, хотя занимают такие высокие должности: например, сами моют трюмы!»

Нести вахту судоводителям помогает второй помощник капитана Николай Владимирович Суслопаров. Свое дело знают и матросы: Андрей Росляков, Сергей Понезжик и Антон Иванов. К молодым кадрам на судне относятся с уважением, не обижают, делятся опытом и знаниями.

Лучшим отдыхом речники считают рыбалку: на теплоходе идет негласное соревнование, в котором наиболее активно участвуют капитан и электромеханик. Экипаж с восторгом вспоминает, как в Керченском проливе Новиков поймал полтора метра катрана.

«Байкальск» работает на маршруте «Усть-Донецк — порт Кавказ», возит серу. Как только завершится погрузка, судно уйдет по очередному заданию. Новый рейс экипаж ждет с радостью. «Я всем говорю, что нам всем, кто на флоте работает, здорово повезло!» — убежден капитан Новиков.



Сухогруз «Байкальск» (судовладелец ОАО «Донречфлот») предназначен для перевозки насыпных и генеральных грузов. Длина теплохода составляет 104 м, ширина — 12,4 м, высота борта — 4,9 м. При водоизмещении 3375 тонн грузоподъемность судна составляет 2500 тонн. Проходная осадка — 330 см.

Судно совершает рейсы с грузом серы по маршруту «Усть-Донецк — порт Кавказ». По итогам навигации 2012 года Александр Васильевич Новиков признан лучшим капитаном ОАО «Донречфлот» на речном флоте.

# Спуск и сдача МССЗ

На ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» в присутствии представителей Росморречфлота и РРР состоялся торжественный спуск на воду обстановочного судна проекта 3050.1.

Судно построено по заказу Росморречфлота для Волго-Балтийского ГБУ. На МССЗ размещено три четверти от всего объема заказов на строительство обстановочных судов, предусмотренных в рамках государственной программы «Обновление обслуживающего флота».

Обстановочные суда предназначены для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, а также для контроля глубин судового хода на всех реках России. Характерным отличием судов проекта 3050.1 является то, что они оборудованы двумя кранами-манипуляторами в носовой и кормовой оконечности.

ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» (МССЗ) — один из старейших в России судостроительных заводов. С момента основания в 1936 году здесь было построено

свыше 1800 судов. ОАО «МССЗ» является самым крупным производителем речных пассажирских судов, катеров в России, строящий в т.ч. водоизмещающие моторные яхты класса luxury длиной от 25 до 50 м.

Наряду с госзаказом завод выполняет работы и для коммерческих организаций. Так, на днях МССЗ подписал с ОАО «Зеленодольское ПКБ» акт сдачи-приемки грузопассажирского судна проекта «Волгарь». Судно носит имя первого руководителя и основателя Зеленодольского проектно-конструкторского бюро А.В. Кунаховича.

Грузопассажирское судно «А. Кунахович» предназначено для перевозки пассажиров (65 мест), а также имеет возможность модификации в грузовое. «А. Кунахович» построено по классу Российского речного регистра.



## КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

### БУКСИР ДЛЯ «РОСНЕФТИ»

Хабаровский судостроительный завод спустил на воду второй буксир для «Роснефти» серии «РН Усури».

Первый буксир серии «РН Амур» спущен на воду 24 октября 2012 года. В настоящее время он находится во Владивостоке, на сдаточной базе ОАО «ХСЗ», где шла достройка заказа. Сейчас «РН Амур» проходит ходовые испытания.

ОАО «Хабаровский судостроительный завод» входит в ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Создан для строительства кораблей и судов военно-морского флота.

### SIBUR VORONEZH ПОСТРОЕН НА КЛАСС РС

«Совкомфлоту» передан новый газовоз Sibur Voronezh, предназначенный для регулярных круглогодичных перевозок сжиженных углеводородных газов. Судно построено на класс Российского морского регистра судоходства (РС) и Регистра Ллойда. Символ класса РС: KM (Ice2 [1] AUT1 OMBO LI IGS-NG ECO BWM SPM Gas carrier type 2G (Ice2 at d≥5.7m). Об этом сообщает пресс-служба РС.

Это первое из двух судов, строящихся в рамках заказа компании и зафрахтованных нефтехимическим холдингом «Сибур» на условиях долгосрочного контракта.

Газовоз Sibur Voronezh — первое судно, построенное по проекту, одобренному специалистами Центра РС по техническому сопровождению проектирования и строительства судов в Республике Корея (открыт в марте 2012 года) и под их непосредственным наблюдением.

# На Соловках спущена на воду реплика яхты «Святой Петр»

На Соловках 30 июля была спущена на воду реплика яхты «Святой Петр». Как сообщает пресс-служба правительства Архангельской области, яхта — итог десятилетней кропотливой работы участников «Товарищества Северного Мореходства».



На яхте предстоит установить мачту и паруса, провести такелажные работы, закончить внутреннюю отделку и провести ходовые испытания двигателей. Запланировано, что летом 2014 года яхта «Святой Петр» отправится в свою первую морскую экспедицию.

Яхта «Святой Петр» — первая морская яхта молодого царя Петра Первого, построенная в Архангельске весной 1693 года. Строителями яхты были голландские корабельные мастера П. Бас и Г. Янсен, украшения изготовил Ф. Иевлев. Небольшой парусный корабль имел одну мачту с прямым и косым парусами голландского образца, вооружение составляло двенадцать 3-фунто-

вых пушек. По бортам подвешивались шверцы (балансиры) для большей устойчивости в бурном море. На яхте был впервые поднят российский Судовой штандарт. Флаг царя Московского, являясь национальной реликвией, представляет собой старейший из сохранившихся российских триколоров.

Проект Соловецкого Морского музея по созданию уменьшенной копии (в 3/4 оригинала) яхты «Святой Петр» преследовал просветительские цели. Верфь расположена в центре основной музейной экспозиции, повествующей о древних корнях русского мореплавания. Год за годом гости «живого» музея могли наблюдать, как создается остов деревянного судна, как он обра-

стает обшивкой, как строящаяся яхта наполняется разнообразным оборудованием и получает резное убранство.

Добровольцы разного возраста и профессии приезжали на Соловки, чтобы прикоснуться к тайне рождения корабля и овладеть старинным ремеслом корабельных плотников. Их отношение к труду оказывалось сродни древнему представлению соловецких монахов, считавших физический труд, продиктованный чистыми и высокими помыслами, одним из душеполезных подвигов.

Новый «Святой Петр» выглядит почти так же, как и его исторический прототип, однако это современное судно, построенное по новейшим судостроительным технологиям и оснащенное по-

мимо паруса мощным двигателем и еще всеми необходимыми системами навигации и жизнеобеспечения. Такое техническое решение было продиктовано задачами, которые яхта должна будет решать как новое экспедиционное судно Соловецкого Морского музея, предназначенное для научных изысканий в акватории Белого и Баренцева морей.

Соловецкий Морской музей создан Товариществом Северного Мореходства (ТСМ) — Архангельской региональной общественной организацией, в которую входят ученые, писатели, художники, инженеры и предприниматели из Москвы, Архангельска, Онеги, Великого Новгорода, Санкт-Петербурга и Соловков. Основная цель деятельности Товарищества — изучение и популяризация истории и культуры Беломорья. Товарищество зани-

мается научной, издательской и просветительской деятельностью, а также реставрацией и историческим судостроением. За пределами Соловков в среде исследователей и любителей Русского Севера ТСМ известно прежде всего благодаря ежегодному альманаху «Соловецкое море», издающемуся с 2002 г. Являясь некоммерческой организацией, Товарищество не ставит перед собой задачу получения прибыли. Программы ТСМ финансируются за счет благотворительных пожертвований организаций и частных лиц, а также доходов от издательской деятельности. Соловецкий Морской музей — главный проект Товарищества. Наряду с Товариществом соучредителем музея является Спасо-Преображенский Соловецкий ставропигиальный мужской монастырь.



## Экспедиция к Новосибирским островам

Учебное судно Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского «Профессор Хлюстин» проведет экологический мониторинг Северного морского пути.

В конце июля на причале №3 Владивостокского морского торгового порта состоялись проводы судна в научно-образовательную экспедицию Дальневосточного плавучего университета под патронажем Русского географического общества к Новосибирским островам. Экспедиция приурочена к 75-летию Приморского края. Программа Дальневосточного плавучего университета ориентирована на измерение климатических изменений в Арктике, экологический мониторинг и обеспечение безопасности плавания по Северному морскому пути.

В экспедиции примут участие профессор, научные сотрудники, студенты, курсанты, ученые из МГУ имени адмирала Г. И. Невельского, МГУ имени М. В. Ломоносова, ДВФУ, институтов Дальневосточного и Сибирского отделений Российской академии наук, Московской государственной академии водного транспорта. Всего на борту находятся 120 курсантов из 9 учебных заведений страны.

В Певеке состоится встреча участников экспедиции с гене-

ральным секретарем Международной морской организации господином Коджи Секимицу, который совершит плавание по Северному морскому пути на атомном ледоколе «50 лет Победы».

Учебно-производственное судно «Профессор Хлюстин» Морского государственного университета им. адмирала Г. И. Невельского прошло модернизацию, переоборудование и ремонт. Судно оснащено современным навигационным оборудованием, системами связи и пожарной безопасности. В рамках переоборудования судна был выполнен ремонт машинного отделения и восстановление учебной штурманской рубки, переоборудование курсантских кают, оснащение учебных аудиторий современной мультимедийной техникой, установка оборудования для научных лабораторий и другое. «Профессор Хлюстин» стал не только базой для прохождения плавпрактики курсантами, но и научным судном для исследований российского континентального шельфа дальневосточных морей и Восточного сектора Арктики.

## Плавучий университет ушел в рейс

Третья в этом году экспедиция «Арктического плавучего университета» стартовала 6 августа и будет посвящена памяти норвежского полярного исследователя, ученого Фритьофа Нансена. Об этом сообщает пресс-служба Северного УГМС.

Третий рейс экспедиции «Арктического плавучего университета» задуман как повторение путешествия Нансена по такому же маршруту, но из Архангельска: Архангельск — Бугрино — Вайгач — Ямал — Диксон — Дудинка. Базой в очередной раз станет научно-исследовательское судно Северного УГМС «Профессор Молчанов».

Планируется две высадки: на остров Колгуев (с посещением поселка Бугрино) и на остров

Диксон. С Дудинки участники экспедиции отправятся в Норильск и Красноярск. Организаторами выступили университет Тромсё, Норвежский Полярный Институт, САФУ, СФУ и Северное УГМС.

На борту судна находятся 50 человек. Среди них — студенты, ученые, представители власти, бизнеса и СМИ из России и Норвегии.

«Арктический плавучий университет» — совместный проект Северного (Арктического)



федерального университета, Архангельского отделения Русского географического общества, Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет).

## Кубок адмирала

Традиционная парусная регата «Кубок адмирала Г. И. Невельского», которую Морской университет проводит уже в течение 32 лет, стартовала во Владивостоке 2 августа 2013 года.

Как сообщил Информационный центр ОИУ МГУ, регата Морского университета включена в календарь соревнований Федерации парусного спорта Приморского края.

По традиции она проходит в начале августа, состоит из нескольких этапов и длится несколько дней. В гонках участвует более 50 яхт с экипажами из разных клубов Владивостока, городов Приморского

и Хабаровского краев, Сахалина и других регионов России. Постоянные участники регаты — экипажи 20 яхт — членов яхт-клуба «Навигатор» Морского университета. Гонка 2013 года посвящена 200-летию со дня рождения адмирала Г. И. Невельского.

После старта яхты и суда обеспечения двинутся в Славянский залив через пролив Босфор Восточный, огибая Токаревский маяк. Маршрут регаты и вопросы обеспечения согласованы с капитаном морского порта Владивосток.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

### РС – ВЫСОКИЙ КЛАСС БЕЗОПАСНОСТИ










Главное управление РС: 191186, Россия, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, д. 8  
Тел.: 8 800 333 9999, факс +7 (812) 314 10 87, [robbox@rs-class.org](mailto:robbox@rs-class.org)  
[www.rs-class.org](http://www.rs-class.org)

## Последний туер в мире

Казалось бы, широк Енисей, плыви раздольно. Но не так все просто. Выше Красноярска мешают плотины электростанций — Красноярской и Саяно-Шушенской. Но есть препятствия и ниже. Главное из них — Казачинский порог.



Берега реки здесь сжимаются, ширина судового хода уменьшается до 70 метров, вода начинает бурлить как в кипящем котле, течение ускоряется до 20 километров в час — и так на протяжении семи километров. Причина — каменные гребни, перегораживающие русло. Взорвать их нельзя — они создают естественный подпор воды, без них Енисей выше по течению обмелеет, судоходство прекратится.

Пройти вверх самостоятельно могут лишь суда, собственная скорость которых значительно больше скорости течения. К тому же важна маневренность — фарватер узкий и мелкий, местами от килля до скального дна всего 30 сантиметров.

Когда-то Казачинский порог был неодолимой преградой. Именно поэтому расцвел купеческий город Енисейск — он ниже по течению. Потом на помощь пришли бурлаки. В XX веке их сменил туер — особый вид буксира. Он, как фуникулер, движется по цепи или сталь-

ному тросу, проложенному на дне реки. Когда-то туаж — так от французского слова называется эта буксировка — был весьма популярен. На Верхней Волге и Шексне в XIX веке ходили полтора десятка туеров, для них на дне была уложена цепь длиной почти в 400 километров. Использовались туеры на Сене и Миссисипи.

Сегодня туер «Енисей» — последний и единственный в мире. На Казачинском пороге он трудится с 1964 года, и замены пока не предвидится. За навигацию он проводит почти полтысячи судов — сухогрузов и пассажирских. Встречает их в нижнем створе, берет на короткий

буксир, и мощная дизель-электрическая судовая машина начинает наматывать трос на барабан. Через семь километров течение успокаивается, и, дав традиционный гудок, экипаж туера — а он постоянный уже много лет — прощается, чтобы спуститься за следующим судном, ждущим проводки.

Александр Чиженко