

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.



№11 (12944)

Выходит один раз в месяц
15 ноября 2014 года

Пароходство отработало 9 месяцев на подъеме



Азово-Донское пароходство по итогам 9 месяцев 2014 года увеличило грузооборот стивидорных компаний, объемы перевозок водным транспортом и оказания комплексных логистических услуг.

Стр. 2

Вспоминая «Механика Тарасова»



Российские и датские моряки рассказали студентам МГАВТ о трагедии 1982 года.

Стр. 7

Российская палата судоходства

На основании ранее полученного разрешения Минюста России на использование Национальной палатой судоходства в своем официальном наименовании слова «Россия» или его производных завершены все процедуры по регистрации изменений в устав организации. Как сообщили отраслевому portalу «Российское судоходство» в СНПС, с настоящего момента наименование организации — «Российская палата судоходства».

Решение об изменении названия было принято Общим собранием палаты судоходства в августе текущего года.

Российская палата судоходства является правопреемником АСК и СОРОССа. Основными целями Российской палаты судоходства являются защита и продвижение интересов организаций-членов палаты как на национальном, так и на международном уровне, а также улучшение имиджа российского судоходства в целом.

Москва-река: взгляд с воды



В декабре в Москве назовут победителя международного конкурса на концепцию развития территорий вдоль Москвы-реки. Заказчиком конкурса выступил Москомархитектуры, организатором — ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы».

Цель конкурса — разработка системы, которая позволит превратить Москву-реку из «барьера» в «связующее звено» в структуре города, для чего водная артерия должна стать частью качественной городской среды.

Особое внимание в программе конкурса уделяется транспортной функции Москвы-реки. В настоящее время на Москве-реке обустроено около 50 пассажирских и 10 грузовых

причалов, два грузовых порта. По реке перевозится примерно 9 млн тонн грузов (при общем объеме столичных перевозок 60 млн тонн). В советские времена по воде перевозили больше. Участникам предстоит подумать, нужно ли сейчас увеличивать эти объемы.

Как отмечают эксперты, участникам конкурса необходимо учесть особенности инженерных сооружений, обеспечивающих судоходство. Во многих местах

действуют ограничения по скорости, так как набережные, например, не рассчитаны на высокие волны от ракет. В центре города проезд судов на крыльях запрещен из-за присутствия дебаркадеров. В рамках конкурса Москва-река рассматривается как магистраль, а не как поверхность для строительства новых объектов, подчеркивают эксперты.

Количество пассажиров на прогулочных судах в Москве достигло уже 1,3 млн человек, именно

поэтому у многих разработчиков есть идея добавить к грузовой и рекреационной функциям трансферную. Сейчас рассматривается возможность соединить некоторые участки реки, например, от Строгино до Большого Сити, водным такси. Его остановки могли бы пересекаться с ТПУ, станциями метро.

При разработке проекта конкурсанты должны учесть множество аспектов, среди них, например, такие как «архитектурные ансамбли, знаковые объекты и видовые доминанты на реке», «природные комплексы на реке», «общественные пространства на реке, комфортная среда», «развитие транспортной системы», «экономика проекта: финансовая реализуемость, социальная и инвестиционная привлекательность» и другие. Чтобы оценить масштабность проекта, стоит напомнить, что протяженность Москвы-реки в пределах столицы составляет 83 км, а протяженность береговой полосы, которую необходимо преобразовать, превышает 200 км. Общая площадь развития — 10 400 га, из них 1940 га — площадь водной поверхности.

В ходе конкурса были отобраны шесть финалистов, среди них Архитектурное Бюро «Остоженка» (Россия), Maxwan Architects + Urbanists (Нидерланды), Turenscape (Китай), Burgos&garrido arquitectos (Испания), SWA Group (США), МЕГАНОМ (Россия). Победитель, выбранный из этой шестерки, до апреля 2015 года должен будет доработать свою концепцию совместно с Институтом генплана Москвы до полной степени готовности. Программа градостроительного развития прибрежных территорий должна быть рассчитана до 2035 года.

В Салехарде заканчивается строительство речного вокзала

Близится к завершению строительство речного вокзала в Салехарде. Как сообщил заместитель директора по производству ГКУ «Дирекция капитального строительства и инвестиций ЯНАО» Сергей Черкашин, общая причальная стенка длиной 248,5 метра позволит принимать одновременно до трех судов типа «Механик Калашников».

Строительство причала — первый этап возведения комплекса. Он уже практически завершен, на очереди — озеленение территории и очистка от строительного мусора. Особое внимание — максимальной скорости строительства здания порта.

Сейчас отделочные работы ведутся внутри здания. Уже в этом году строители планируют сдать весь комплекс в эксплуатацию, с тем чтобы в 2015 году новый речной порт принял первых пассажиров.

Объект строится за счет средств бюджета ЯНАО. Здание речного вокзала пятиэтажное, общей площадью 3100 кв. м. В нем будут располагаться гостиничные номера, бильярдная, зоны отдыха, ожидания и обслуживания пассажиров. Под зданием планируется проветриваемое подполье с термостабилизационными установками сезонного действия.

Объект позволит отправлять суда с одного причала. И еще одно неоспоримое преимущество — продажа билетов в одной кассе. Сейчас пассажиры приобретают билеты в кассах Салехардского речного порта и на причале ОАО «Северречфлот». С введением в работу речного порта пассажиры смогут без труда добраться до места на общественном транспорте.

Организовать судоходство на Иртыше

Руководство Омской и Павлодарской области приступит к совместному сотрудничеству по налаживанию судоходства на реке Иртыш в будущем году. Об этом в ходе международного инвестиционного форума «ERTYSINVEST 2014» сообщил заместитель председателя правительства Омской области, министр экономики Омской области Александр Третьяков.

По его словам, потенциал реки Иртыш не используется в полной мере. В этой связи руководство Омской и Павлодарской области пришло к общей договоренности по налаживанию судоходства на реке, сообщает пресс-служба казахстанского посольства в России.

«Река Иртыш для нас является одной из артерий, которую мы на сегодняшний день используем недостаточно. Здесь есть большой потенциал, потому что Павлодар и Омск могут являться логистическими центрами в евразийском пространстве. Поэтому развитие судоходства на реке Иртыш — это

стратегическая задача наших двух регионов», — сказал Третьяков.

«Сегодня мы имеем поддержку федерального правительства в том, что необходимо расширять возможности судоходства на реке Иртыш. В 2015 году мы планируем приступить к реализации плана действий по решению этой задачи. С учетом того, что в России развивается арктическая программа, возможность заходить в Иртыш и доходить до Павлодара принципиально интересна, поскольку движение по реке снижает затраты на логистику и доставку грузов в любую точку мира. Совместно мы будем реализовывать эту задачу», — заключил Третьяков.

