

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.



№8 (12977)

Выходит один раз в месяц
15 августа 2017 года

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

80-лет Каналу имени Москвы



В Дубне открылась выставка,
посвященная 80-летию Канала
имени Москвы.

Стр. 2

Якутия представила проект создания Жатайской судоверфи



В Якутии разработан проект вы-
сокотехнологичной Жатайской
судоверфи, которая должна
стать одной из системообразую-
щих в схеме развития Северо-
Якутской опорной зоны Аркти-
ческой зоны страны.

Стр. 11

«Степан Макаров» прибыл на Сахалин



Ледокольное судно обеспечения добывающих платформ «Степан Макаров» 6 августа 2017 года прибыло на Сахалин, где приступает к работе в рамках проекта «Сахалин-2». Судно «Степан Макаров» построено на верфи Arctech Helsinki Shipyard в Финляндии в соответствии с российскими и мировыми стандартами безопасности мореплавания и способно работать в сложных условиях Охотского моря.

Судно будет принимать участие в проекте «Сахалин-2» в рамках долгосрочного соглашения между компаниями «Сахалин Энерджи» и ПАО «Совкомфлот».

Дедвейт судна 3 880 тонн, на борту могут размещаться 98 человек, включая 72 пассажиров — сотрудников нефтегазодобывающих платформ.

Для безопасной пересадки персонала на платформу на судне установлено специальное переходное устройство арктического класса Icepan компании Ampleman, разработанное по заказу «Сахалин Энерджи». Устройство обеспечивает легкую и безопасную пересадку персонала на платформу круглый год: устраняет любое относительное движение судна, а затем компенсирует их с помощью специальных гидравлических цилиндров.

Новое судно будет работать под российским флагом. В задачи дежурного судна входят обеспечение безопасности персонала морских нефтегазодобывающих платформ компании «Сахалин Энерджи» в Охотском море, реагирование на аварийные разливы в море, размещение дополнительного персонала, работающего на платформе, и поддержка операций компании в пределах технических возможностей.

Волго-Донской канал отметил 65-летний юбилей

65 лет назад, 27 июля 1952 года, состоялось торжественное открытие навигации по Волго-Донскому каналу.

Историки относят первую попытку соединить Волгу и Дон к середине XVI века. Турецкий султан Селим II направил солдат вверх по Дону с целью прорыть канал между двумя реками. Но попытка не увенчалась успехом. В конце XVII века построить судоходный канал решил Пётр I. Из-за начала Северной войны строительство было свернуто. До Октябрьской революции было создано более 30 проектов соединения двух рек, но ни один из них так и не был воплощён.

Проект создания канала был подготовлен в 1930-х годах. Планам помешала Великая Отечественная война. Работа над проектом возобновилась в 1943 году.

В феврале 1948 года, после утверждения схемы канала, начались земляные работы. Воз-

главил строительство гидротехник Сергей Жук. Волго-Донский канал руками «врагов народа» (политзаключённых, осуждённых по 58-й статье УК РСФСР) был сооружён всего за 4,5 года.

31 мая 1952 года между 1-м и 2-м шлюзами канала слились воды рек Волга и Дон, тем самым соединив Каспийское, Чёрное, Азовское, Балтийское и Северное моря. С 1 июня по каналу уже начали ходить суда. Однако торжественное открытие навигации состоялось лишь 27 июля 1952 года, когда в ворота шлюза № 1 вошёл теплоход



«Иосиф Сталин» — первый теплоход, открывший навигацию Волго-Донского канала.

Общая протяжённость канала составила 101 км, из которых 45 км проходит по водохранилищам. Глубина канала — не менее 3,5 м.

Астраханская область просит причалы

Правительство Астраханской области предлагает учесть в «Стратегии развития российских морских портов Каспийского моря» большой блок вопросов. В части развития портовой инфраструктуры — обеспечение паспортных характеристик Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) и строительства защитных сооружений по снижению его заносимости, развитие перегрузочных мощностей, а также строительство морского вокзала.

Так, в части развития пассажирского сообщения, правительство Астраханской области вышло с инициативой о передаче пассажирских причалов — 17-й пристани, Приволжье — в собственность субъекта.

В настоящее время имеющиеся в городе Астрахани причалы 17-й пристани, используемые для стоянки туристических теплоходов и судов пассажирского транспорта, находятся в федеральной собственности и переданы Росимуществом в оперативное управление ФГУП «ФТ-Центр». Отмечается, что передача причалов в собственность субъекта положительно скажется на развитии круизного туризма и на расширении маршрутов речного пассажирского транспорта.

В настоящее время пропускная способность морских портов Астраханской области составляет 14,3 млн тонн, при загрузке около 20%.

Заместитель председателя прави-

тельства Астраханской области — министр промышленности, транспорта и природных ресурсов региона Радик Харисов принял участие в совещании по вопросу согласования проекта распоряжения правительства Российской Федерации об утверждении стратегии развития российских морских портов Каспийского моря.

Разработка стратегии развития морских портов Каспийского бассейна проводится по поручению президента РФ Владимира Путина. Прежде всего, она направлена на увеличение грузопотока в морских портах Астрахань и Оля, повышение конкурентоспособности, привлечение дополнительной грузовой базы, модернизацию портовой инфраструктуры и развитие туристической деятельности.

Разработку стратегии осуществляет аналитический центр при правительстве России по заказу министерства РФ по развитию Северного Кавказа.