

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.



№7 (12907)

Выходит один раз в месяц
15 октября 2011 года

Водный транспорт: планы на будущее

«Нужна вторая
нитка Волго-
Донского канала»



Стр. 2

Новая серия
началась с «Таисии»



Стр. 2

Река получит
10 миллиардов

Финансирование подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» на 2012 год предполагается увеличить на 17,9% — до 9,88 млрд руб., в 2013 году — до 8,92 млрд руб., а в 2014 снизить до 9,48 млрд руб. Такие цифры представлены Министерством финансов России в проекте бюджета Российской Федерации на 2012–2014 гг., подготовленном для внесения в Госдуму.

Так, в частности, в проекте федерального бюджета предусматривается уже в 2012 году выделение средств на разработку и реализацию комплексного проекта реконструкции канала имени Москвы, Рыбинского гидроузла, комплекса работ по реконструкции шлюзов Волго-Балта, а также строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла, реконструкцию объектов Азово-Донского бассейна и гидросооружений Беломоро-Балтийского канала. В проект бюджета включены значительные расходные статьи на разработку и реализацию проекта Северодвинской шлюзованной системы, работы по совершенствованию гидротехнических сооружений на Каме, Волге (включая реконструкцию Самарского шлюза), в Енисейском бассейне. Более 2,5 млрд руб. на ближайшие три года планируется выделить ФКУ «Речводпуть» на обновление и строительство обслуживающего флота.



Минтранс России начал работу над созданием Стратегии развития внутреннего водного транспорта (ВВТ). В 2012 году министерство заключит контракт на научную проработку данного документа.

Минтранс России в 2012 году намерен заключить контракт на научную проработку Стратегии развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации на период до 2030 года. Об этом в ходе IV международной конференции «Транспортно-транзитный потенциал», проводимой в рамках партийного проекта «Единой России» «Санкт-Петербург — морская столица России», сообщила заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Анна Исаева.



В настоящее время Минтранс с привлечением научного потенциала высших учебных заведений речного транспорта и представителей судоходного сообщества завершает формирование Технического задания (ТЗ) для этой работы.

Исаева отметила, что Стратегия должна стать серьезным

документом, учитывающим районы формирования грузовой базы, пассажиро- и грузопотоки, тяготеющие к речным перевозкам, региональный туристический потенциал, состояние речного флота и речных портов, а также состояние судостроительной промышленности для комплексного развития перевозок по судоходным внутренним водным путям (ВВП) России. В документе планируется предусмотреть комплекс мер, необходимых для развития ВВП, включая ликвидацию «узких» мест, строительство новых гидротехнических сооружений и развитие речных портов.

Как пояснила Исаева, в рамках Стратегии, в частности, будет предусмотрено развитие контейнерных перевозок по ВВП России. В качестве одного из первых проектов в этом направлении докладчик выделила проект создания контейнерного терминала Южного речного порта (Москва), реализуемый «Московским речным пароходством». Также она отметила, что аналогичный терминал строится в Пермском крае.

По словам Исаевой, готовую Стратегию развития ВВТ предполагается утвердить распоряжением Правительства Российской Федерации.

Президент саморегулируемой организации «Ассоциация судоходных компаний» (АСК) Алексей Клявин, комментируя

в ходе конференции выступление представителя Министерства транспорта, подчеркнул, что развитие водного транспорта в России должно стать одним из приоритетов государственной политики. Речной флот является одним из наиболее экологически чистых видов транспорта. Он также не требует значительных затрат на создание инфраструктуры и способствует снижению трафика на авто- и железнодорожных магистралях.

Руководитель АСК отметил, что в России поддержанию положительного имиджа водного транспорта уделяется недостаточное внимание. Это препятствует притоку в отрасль свежих кадров. «Развитие водного транспорта должно быть поставлено во главу угла на государственном уровне», — уверен глава Ассоциации.

По данным АСК, речной флот России в настоящее время составляет около 24 тыс. судов, 15 тыс. из которых являются самоходными. Средний возраст судов составляет порядка 30 лет. По мнению Клявина, сам по себе возраст для речного судна не является решающим фактором — его техническое состояние в большей степени определяется правильным и своевременным обслуживанием. В качестве примера Клявин привел средний возраст речного флота Германии, достигающий 50 лет.

Президент АСК Алексей Клявин, выступая на Российско-Голландском транспортном форуме в Роттердаме:



— Министерство транспорта России приступило к разработке нового документа — Стратегии развития внутреннего водного транспорта (ВВТ). В этой работе Ассоциация судоходных компаний (АСК) принимает активное участие, поскольку мы самым серьезным образом заинтересованы в разработке и реализации Стратегии. Уверен, от этого во многом будет зависеть будущее судоходных компаний.

На наш взгляд, при разработке Стратегии необходимо исходить из эффективного использования положительных элементов ВВТ, таких, как экономичность, экологичность и энергоэффективность судов, а также низкие инфраструктурные издержки. Фактическая реализация этого будет возможна в случае, если основной стратегической целью нового документа будет поставлена задача по переключению части грузопотоков с наземного транспорта на водный.

Достижение такой стратегической цели и осуществление соответствующих инвестиций приведет не только к увеличению грузопотока и повышению рентабельности перевозок водным транспортом, но и даст дополнительный импульс развитию промышленности (судостроение, металлургия, энергетика, высокие технологии и прочее), улучшит экологию, то есть в конечном счете будет способствовать повышению уровня жизни людей.