

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.



№9 (12930)

Выходит один раз в месяц  
15 сентября 2013 года

## Реформу надо корректировать



О том, какие проблемы стоят перед судоходными компаниями, работающими на внутренних водных путях России, в интервью ИАА «Водный транспорт» рассказал президент Ассоциации енисейских судовладельцев, генеральный директор ОАО «Енисейское речное пароходство» Александр Иванов.

Стр. 2

## Перевозка как рекорд Гиннесса



«Роснефть» провела уникальную транспортную операцию по доставке реакторов установки гидрокрекинга.

Стр. 7

## Найти деньги для речного порта Уфа



Президент Башкортостана Рустэм Хамитов ознакомился с ходом строительства и реконструкции в Уфе объектов к саммитам ШОС и БРИКС.

Стр. 8

## Положение об аттестации капитанов судов внутреннего плавания

Минтранс России разработал Положение об аттестации капитанов судов внутреннего плавания. Как сообщили «Водному транспорту» в Департаменте государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России, приказ об утверждении данного положения может быть подписан министром в ближайшее время.

В департаменте напомнили, что с 1 января 2014 года вступают в силу поправки к статье 30 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ) об аттестации Росморречфлотом капитанов пассажирских и наливных судов (включая судно, буксирующее либо толкающее другие наливные несамоходные суда, осуществляющие перевозки опасных грузов).

## Готовятся изменения в законодательство в части безопасности судоходства на ВВП

Министерство транспорта Российской Федерации готовит ряд нормативных и законодательных актов для усиления мер по обеспечению безопасности судоходства на внутренних водных путях (ВВП) России. Готовящиеся изменения прокомментировал директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников.

Он сообщил, что в составе экипажа скоростного судна внутреннего плавания необходимо предусмотреть наличие двух судоводителей, а не одного, как это предусмотрено в настоящее время. Это позволит минимизировать воздействие человеческого фактора на безопасность судоходства. Для решения этой задачи

Минтранс намерен в положении о дипломировании членов экипажей судов предусмотреть должность вахтенного помощника капитана скоростного судна в дополнение к должности капитана скоростного судна. Введение должности помощника капитана планируется осуществить без увеличения минимального состава экипажа судна. При этом планируется установить требование наличия на скоростном судне внутреннего водного плавания не менее двух судоводителей.

Кроме того, готовятся изменения в программу повышения квалификации капитанов скоростных судов в части тестирования их психологического соответствия требованиям по управлению таким судном. Также планируется ввести норму в проведение соответствующих тренингов для капитанов скоростных судов.

Президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин, обобщая мнение судоходного сообщества отметил, что практически достигнут предел пропускной способности Волго-Донского судоходного канала. В текущую навигацию ряд судоходных компаний были вынуждены изменить направления перевозок грузов.

Без строительства второй нитки Волго-Дона еще увеличить пропускную способность Волго-Балтийского водного пути невозможно.

При строительстве второй нитки пропускная способность ВДСК возрастет более чем в 2 раза, повысится надежность системы в целом. Так как сегодня в случае выхода из строя всего одного шлюза парализуется работа всего ВДСК.

Особую обеспокоенность судоходного сообщества вызывает ситуация с недостаточными глубинами на Нижнем Дону на участке реки Дон от Кочетовского гидроузла до порта Азов. В результате ежегодные потери от неполной загрузки судов составляют порядка 2 млн тонн. Без строительства Багаевского комплексного низконапорного гидроузла, даже при наличии второй нитки на Волго-Доне останется лимитирующий участок, не позволяющий полностью реализовать потенциал Волго-Донского водного пути.

В случае ликвидации самого проблемного лимитирующего участка, ограничивающего пропускную способность ЕГС, и обеспечения гарантированной глубины судового хода 4,0 м для прохода крупнотоннажного флота с полной загрузкой ожидается следующий социально-экономический эффект:

- Увеличение объемов перевозок примерно на 2 млн тонн;
- Сокращение времени движения судов;
- Повышение уровня безопасности судоходства;
- Улучшение финансово-экономического состояния судоходных компаний, как результат, увеличение отчислений в бюджет;
- Повышение конкурентоспособности грузовых перевозок внутренним водным транспортом.

Наряду с этим будет проработан вопрос создания информационной системы дипломирования членов экипажей судов внутреннего плавания по аналогии с системой дипломирования членов экипажей морских судов. Эта работа будет проводиться совместно с ФГУП «Морвязьспутник» и будет предусматривать возможность сбора и хранения информации о нарушении правил и иных обязательных требований владельцами дипломов.

Среди других нововведений Пальников отметил разработку программы начальной подготовки и повышения квалификации для вахтенных помощников капитанов скоростных судов. Также планируется ввести в систему управления безопасностью (СУБ) на ВВП России требование о разработке судоходной компанией антиалкогольной и антинаркотической политики и соответствующих мер.