

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.



№10 (12931)

Выходит один раз в месяц  
15 октября 2013 года

## NSYakutia прошел по Севморпути



Балкер группы компаний Совкомфлот NSYakutia 6 октября завершил переход по Северному морскому пути, выйдя на траверз мыса Дежнева. Это уже шестой рейс судов СКФ в рамках программы освоения высокоширотных арктических маршрутов из Атлантики в Тихий океан.

Стр. 2

## Московская серия продолжается



Московский судостроительный и судоремонтный завод продолжает работу по контракту, предусматривающему строительство обстановочных судов для Федерального агентства морского и речного транспорта.

Стр. 7



# Выявить проблемы, определить пути решения

*призвана Стратегия развития ВВТ до 2030 года, представленная в Правительство Российской Федерации*

**Стратегия развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) до 2030 года представлена в Правительство Российской Федерации. Ожидается, что 17 октября 2013 года документ будет рассмотрен и отечественная речная отрасль получит новые ориентиры развития.**

Россия обладает одной из самых протяженных в мире сетей внутренних водных путей (ВВП) — 101,7 тыс. км, и в ряде регионов страны внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и безальтернативным. В то же время в целом по стране на долю ВВТ приходится менее 2% от общего объема перевозок грузов. «Внутренний водный транспорт нуждается в восстановлении инфраструктуры водных путей, портов, строительстве новых судов и привлечении грузопотоков», — подчеркнул министр транспорта России Максим Соколов, выступая 8 октября на расширенном заседании Коллегии министерства транспорта. Необходимость принятия нового программного документа — Стратегии развития ВВТ, которая определит приоритеты в области государственной политики, создаст мощный стимул к развитию внутреннего водного транспорта, давно назрела.

Стратегия нацелена на усиление роли внутреннего водного транспорта Российской Федерации в единой транспортной системе страны, на повышение его инвестиционной привлекательности, создание условий для роста конкурентоспособности предприятий отрасли на основе наиболее полной реализации его стратегических преимуществ. Таких, например, как сравнительно низкие инфраструктурные издержки, экологичность, высокий уровень безопасности, низкая себестоимость, высокий уровень энергоэффективности.

Подготовленная Минтрансом Стратегия основана на глубоком анализе отрасли — выявлены системные проблемы, предложены пути их решения. На сегодняшний день завершено широкое общественное обсуждение проекта Стратегии с участием экспертных организаций, предприятий, федеральных органов исполнительной власти. Проект Стратегии получил положительные отзывы на Экспертном сове-

те при правительстве РФ, а также положительное заключение Общественных советов Минтранса России и Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Высказанные в ходе общественных обсуждений замечания учтены разработчиками Стратегии. Наиболее существенные изменения коснулись целей и задач документа. Теперь основная задача сформулирована в проекте Стратегии следующим образом: «Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы страны».

Кроме того, в числе целей и задач документа отражено сезонное переключение грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ в период пиковых летних нагрузок, совпадающих с навигационным периодом на внутренних водных путях. Так, например, на маршрутах, тяготеющих к ВВП, предлагается переключать с автотранспорта

на речной массовые (строительные) грузы.

Важной целью Стратегии является также развитие экспортного и транзитного потенциала Единой глубоководной системы (ЕГС) Европейской части России.

Учитывая замечания, разработчики Стратегии развития ВВТ дополнили документ планом мероприятий, дифференцированным по целям, задачам и этапам реализации (до 2018 года, до 2024 года, до 2030 года). Этот план позволяет уточнить объем финансового обеспечения документа и поэтапно контролировать ход его реализации.

«Реализация масштабных инфраструктурных проектов на внутренних водных путях России (новые шлюзы, гидроузлы, вторые нитки каналов) вполне оправдана с экономической точки зрения. Так как они будут эксплуатироваться не менее ста лет, принося неоценимую пользу для экономики страны, в том числе снижая нагрузку транспорта на экологию, — счи-

тает президент Союза «Национальная палата судоходства» Алексей Клявин. — Устранение инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях внесет существенный вклад в скорейшее достижение поставленной в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. цели по формированию единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры».

Согласно проекту Стратегии развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации на период до 2030 года, объем финансирования крупных инфраструктурных проектов на ВВП России оценивается примерно в 570 млрд руб. К таким проектам относится строительство вторых ниток Волго-Балтийского и Волго-Донского каналов, а также ликвидация других «узких» мест на Единой глубоководной системе (ЕГС) Европейской части Российской Федерации.