

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.



№2 (12911)

Выходит один раз в месяц
15 февраля 2012 года

Развитие ВВТ — новый импульс



Д. Мантуров возглавил Министерство промышленности и торговли

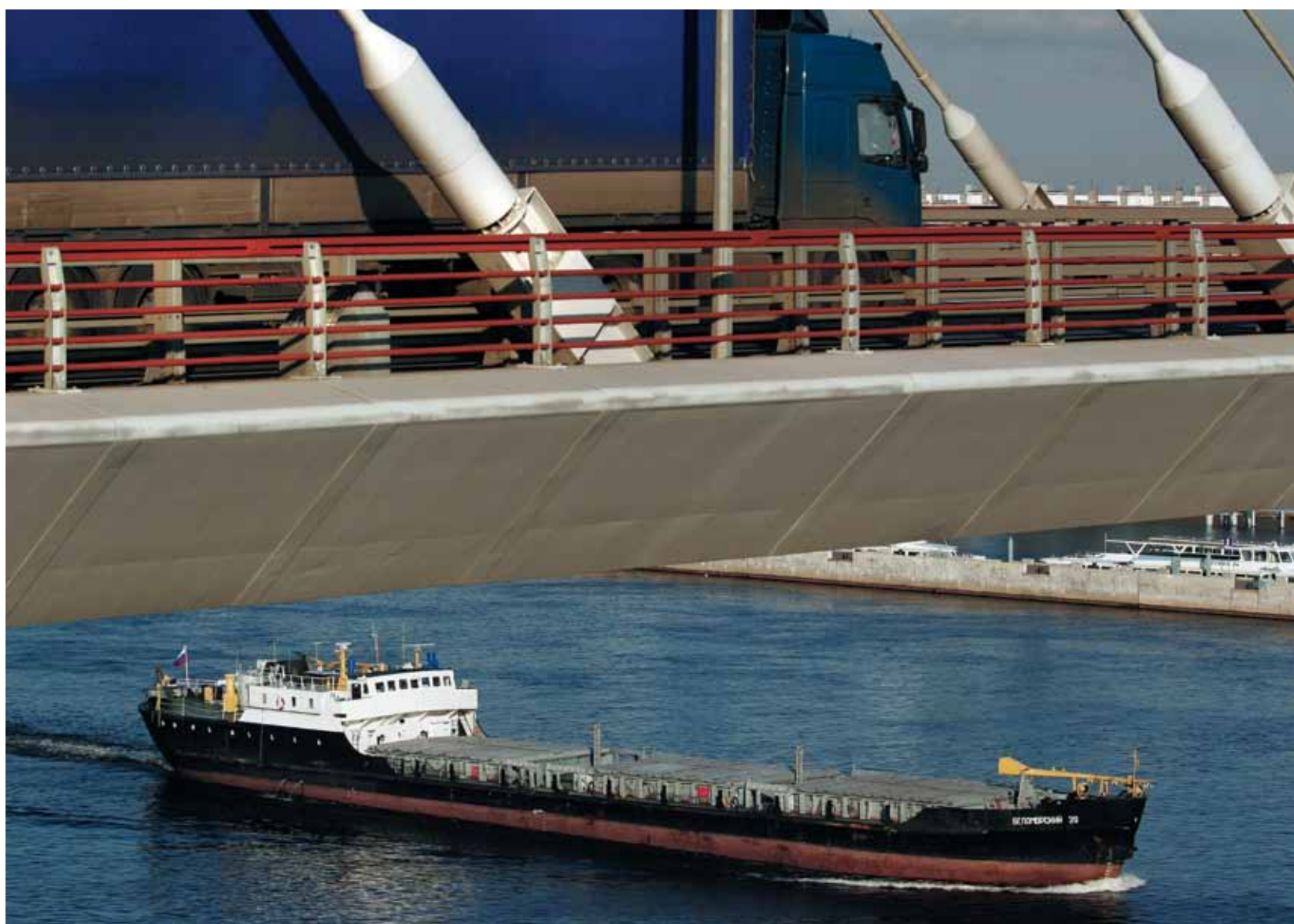
Денис Мантуров назначен исполняющим обязанности главы Министерства промышленности и торговли.

Денис Мантуров занимал должность заместителя министра с 2007 года. Он курировал вопросы, связанные с оборонной промышленностью, а также вопросы модернизации, технологического развития и стимулирования инноваций в промышленности, повышения энергетической эффективности.

Права моряков защитит новый закон

Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации 1 февраля 2012 года одобрил законопроект «О внесении изменений в статью 29 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации» (в части обеспечения судебной защиты прав членов экипажей российских морских судов по выплате заработной платы и иных сумм).

С вступлением закона в силу члены экипажа любого российского судна могут обратиться в суд с иском о взыскании заработной платы и других сумм, причитающихся им за работу на борту судна, а также расходов на репатриацию и взносов на социальное страхование не только по месту нахождения организации-судовладельца, но и по месту нахождения судна ответчика или порта приписки судна.



Необходимость пристального государственного внимания к развитию внутреннего водного транспорта (ВВТ) поддерживают не только представители отрасли ВВТ, но и главные конкуренты речного транспорта — железнодорожники и автомобилисты.

На заседании комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), глава ОАО «РЖД» Владимир Якунин и руководитель комитета Госдумы по транспорту, президент Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «АСМАП» Евгений Москвичев согласились, что ВВТ обладает значительным потенциалом, для раскрытия которого требуется государственная поддержка.

Внутренний водный транспорт является самым экономичным, экологичным, а для многих районов Сибири и Дальнего Востока, включая районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности — безальтернативным и жизнеобеспечивающим видом транспорта. Однако развитие этого вида транспорта в нашей стране сдерживается рядом ограничений. Президент Ассоциации судоходных компаний (АСК) Алексей Клявин в качестве сдерживающих факторов отметил: сезонность, высокий средний возраст речного флота, недостаточное развитие и изношенность

объектов инфраструктуры, а также резкий рост судового топлива. Такое положение дел не выгодно ни бизнесу, ни государству.

Примерно 5 млн человек сегодня связывают свою жизнь и работу с российским внутренним водным транспортом. Эту цифру озвучил в ходе заседания Комиссии РСПП заместитель министра транспорта Виктор Олерский. При этом уровень ответственности бизнеса не везде одинаков. Большое число судовладельцев, многие из которых оперируют одним-двумя судами, приводит к тому, что эти компании не могут или не хотят вкладывать средства поддержание необходимого технического состояния судов, наем квалифицированных кадров и т. д. «Для малых судовладельцев, на мой взгляд, будущее неочевидно, — сказал замминистра. — Это достаточно сложный бизнес и нам надо идти в сторону развития среднего судовладельца, создавая условия для консолидации отдельных судовладельцев». Одним из путей оздоровления ВВТ, по мнению Алексея Клявина, может стать отраслевое саморегулирование. «Мы бы хотели, чтоб государство через саморегули-

руемые организации предусматривало поощрительные меры в отношении организаций, отвечающих повышенным стандартам безопасности», — предложил глава АСК.

Условия для развития всего внутреннего водного транспорта, несомненно, должно создавать государство. Только тогда в этой отрасли будет развиваться флот, придут частные инвестиции. С необходимостью повышения конкурентоспособности ВВТ и совершенствования его нормативно-правового регулирования согласился Владимир Якунин. Он подчеркнул, что такая политика приведет к созданию условий для оптимизации распределения грузопотоков между наземными видами транспорта и водным транспортом. «Выход — в сознательном комбинировании разных видов транспорта при организации перевозок», — сказал он. По словам заместителя руководителя комиссии, генерального директора ОАО «Совкомфлот» Сергея Франка, «важно иногда возвышаться над вопросами конкуренции и стремиться обеспечить гармоничную

связь между различными видами транспорта».

Члены Комиссии РСПП сошлись во мнении, что речная отрасль в России требует глубокой модернизации. Только тогда она превратится в современную, конкурентоспособную и высокоэффективную отрасль. По итогам обсуждения Комиссией принято решение обратиться к федеральным органам законодательной и исполнительной власти с рядом предложений. В частности, при внесении изменений и дополнений в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) особое внимание обратить на:

- создание условий для развития отраслевого саморегулирования, в том числе предусматривающих поощрительные меры в отношении организаций, отвечающих повышенным стандартам безопасности;

- установление исчерпывающего перечня сборов за использование инфраструктуры внутренних водных путей, а также установление порядка утверждения нормативов на содержание ВВП;

Начало, продолжение
на стр. 7