

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.



№8 (12929)

Выходит один раз в месяц  
15 августа 2013 года

## Спуск и сдача МССЗ



На ОАО «Московский судостроительный и судоремонтный завод» в присутствии представителей Росморречфлота и РРР состоялся торжественный спуск на воду обстановочного судна проекта 3050.1.

Стр. 7



## На Соловках спущена на воду реплика яхты «Святой Петр»



На Соловках 30 июля была спущена на воду реплика яхты «Святой Петр». Как сообщает пресс-служба правительства Архангельской области, яхта — итог десятилетней кропотливой работы участников «Товарищества Северного мореходства».

Стр. 7

## Последний туер в мире



Казалось бы, широк Енисей, плыви раздольно. Но не так все просто. Выше Красноярска — мешают плотины электростанций — Красноярской и Саяно-Шушенской. Но есть препятствия и ниже. Главное из них — Казачинский порог.

Стр. 8

# Стратегию в подробностях

рассмотрели участники совещания в Самаре



**Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года федеральное правительство рассмотрит 17 октября 2013 года. Сейчас Минтранс дорабатывает документ, привлекая отраслевых экспертов.**

Специальное выездное совещание, посвященное вопросам развития внутренних водных путей (ВВП), провел министр транспорта России Максим Соколов в Самаре. Министр напомнил, что в обновленном варианте Транспортной стратегии России, который в настоящее время находится в правительстве РФ, одним из наиболее значимых вопросов названа проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Внутренний водный транспорт нуждается в восстановлении инфраструктуры водных путей, портов, строительстве новых судов и привлечении грузопотоков, подчеркнул Соколов. В то же время для развития внутреннего водного транспорта необходимы координация и согласованные действия государства и бизнес-сообщества.

«Наша общая задача — повысить привлекательность внутреннего водного транспорта для грузоотправителей, инвесторов, населения и субъектов рынка, а также повысить уровень безопасности на внутреннем водном транспорте», — сказал министр транспорта.

Директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников проинформировал присутствующих о законодательных и научно-исследовательских инициативах Минтранса. Для реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта России при сценарии ускоренного роста грузопотоков в период до 2030 года потребуется 715 млрд руб. и 327 млрд руб. внебюджетных инвестиций. Также потребуется строительство более 7700 су-

дов грузового флота, а к 2030 году максимально возможный объем перевозок может вырасти в 2 раза и составить 283 млн тонн. При этом 102 млн тонн могут быть привлечены с железнодорожного транспорта. Суммарный рост круизных перевозок может составить 6% к сегодняшнему уровню в период до 2018 года и 7% — до 2030 года.

Среди основных факторов, которые негативно влияют на

(КВВТ), которые будут предусматривать возможность создания региональных ВВП. Законопроект предусматривает возможность субъектам РФ создавать ВВП регионального значения из числа ВВП, не входящих в перечень путей федерального значения. Документ также предусматривает софинансирование региональных ВВП за счет средств субъектов Федерации. В Минтрансе уверены, что с принятием законопроекта ВВП получат новый импульс развития, особенно в отношении малых рек и боковых притоков.

Еще одной инициативой отраслевого министерства стало предложение увеличить тарифы на содержание ВВП. На рассмо-

Федерации. В результате сегодня недофинансирование по этой статье составляет порядка 4 млрд руб. в год.

Минтранс подготовил новые актуализированные нормативы и в проекте постановления правительства предлагает поэтапно повышать нормативы финансирования работ по содержанию ВВП в течение трех лет.

Заслушав выступление члена Совета Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) Ршата Багаутдинова о том, какие меры поддержки судостроения ждут от государства судовладельцы, Максим Соколов предложил СНПС сформулировать их в единый документ и направить на рассмотрение Морской коллегии при правительстве России. «Прошу СНПС направить в Морскую коллегию свои предложения по мерам господдержки судовладельцев в реализации проектов обновления флота... Тему судостроения Коллегия будет рассматривать отдельно», — сказал Соколов.

По словам Багаутдинова, для обновления российского флота речного и смешанного река-море плавания необходимо выполнить три условия. Во-первых, пролонгировать постановление правительства № 383 о компенсации судовладельцам из госбюджета части процентной ставки по привлекаемым на судостроительные проекты кредитам. Во-вторых, судоходным компаниям требуется долгосрочное финансирование без залога (минимально 15 лет для грузового флота и 20 лет для пассажирского). В-третьих, — ввести в действие программу предоставления судового утилизационного гранта.

В выступлениях участников совещания были озвучены уже предпринятые меры, а также задачи, которые необходимо решить для того, чтобы повысить эффективность развития внутреннего водного транспорта и обеспечения безопасности судоходства.

*В настоящее время внутренним водным транспортом России в год перевозится более 140 млн тонн грузов и 20 млн чел. пассажиров.*

развитие внутреннего водного транспорта, Пальников назвал сезонность, значительный возраст портовых гидротехнических сооружений и перегрузочной техники, флота, наличие лимитирующих участков и др.

В Стратегии развития внутреннего водного транспорта впервые за длительный период времени проводится комплексное исследование всех составляющих внутреннего водного транспорта, направленное на разработку научно обоснованных предложений и моделей развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года, с обоснованием конкретных мероприятий по флоту, портам, внутренним водным путям, созданию мультимодальных логистических центров, в том числе по мерам государственной поддержки внутреннего водного транспорта.

Кроме того, Минтранс России готовит поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта

требования правительства Российской Федерации уже направлен проект постановления «Об утверждении нормативов финансирования затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Российской Федерации». Как было отмечено в ходе совещания в Самаре, действующие тарифы на содержание ВВП России утверждены в 2001 году в объеме около 12 млрд руб. в год. За последние 10 лет финансирование ВВП в абсолютном выражении существенно увеличилось. Однако средства преимущественно тратились на повышение безопасности СГТС с целью исключения вероятности прорыва напорных фронтов, а также обеспечения антитеррористической защищенности объектов, в то время как объем средств на содержание непосредственно ВВП неуклонно снижался. Общее ухудшение параметров ВВП составило 32,8 тыс. км, или на одной трети ВВП Российской