

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.



№6 (12915)

Выходит один раз в месяц
15 июня 2012 года

Поднимать проблему на правительственный уровень

«Бахтияр Вахабзаде»
спущен на воду



Шестой танкер проекта RST22M «Бахтияр Вахабзаде» спущен на воду на верфи Бешикташ (Турция). Судно построено для Группы компаний «Палмали». Танкеру присвоено имя выдающегося азербайджанского поэта второй половины XX века.

Стр. 2

Генеральный секретарь ИМО посетил Россию



Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Койджи Секимидзу по приглашению Министерства транспорта посетил Россию с официальным визитом, рассказав об ограничениях содержания серы в бункерном топливе, проблемах пиратства, представительстве России в Организации, Полярном кодексе и других актуальных вопросах судоходной отрасли.

Стр. 2

«Арктика — территория открытий»



В Иркутской области начался второй этап экспедиции «Арктика — территория открытий».

Стр. 8



«Морской и внутренний водный транспорт. Перспективы развития» — круглый стол на эту тему состоялся в рамках международного форума «Морская индустрия России».

На встрече профессионалов обсуждались актуальные темы развития морского и внутреннего водного транспорта (ВВТ). В настоящее время, по данным Российского Морского Регистра Судоходства, российские компании эксплуатируют почти 2700 морских судов. С принятием в 2011 году закона о поддержке российского судостроения и судоходства (305-ФЗ) объем российского флота может серьезно вырасти. Уже сегодня на класса РС в постройке находится 110 судов, в том числе заказы на 75 судов размещены на отечественных верфях.

Как отметил модератор круглого стола президент АСК Алексей Клявин, на протяжении более 15 лет ВВП в России практически не уделялось внимание. Только в последние несколько лет стал заметен рост финансирования ВВП, однако налицо серьезное снижение протяженности ВВП с гарантированными глубинами судоходного пути.

Для судоходных компаний важна перспектива развития судоходства на ВВП России, только тогда судовладелец сможет задуматься о размещении заказов на строительство нового флота. «Понимание этого у федеральных органов исполнительной власти есть», — сказал А. Клявин. Он напомнил, что руководство страны и лично Владимир Путин четко определили необходимость серьезного комплексного подхода к этой проблеме, поручив Минтрансу разработку стратегии развития

ВВТ до 2030 года. Естественно, что для ликвидации «узких» мест и развития ВВП нужны значительные капиталовложения. «Мы сделали анализ и показали, что эффективность перевозки грузов по реке значительно превышает эффективность перевозок другими видами транспорта и любые инвестиции в развитие ВВТ дают хороший экономический эффект. В настоящее время Минфин рассматривает возможность увеличения финансирования речной отрасли. Мы надеемся, что этот вопрос в ближайшее время будет решен положительно», — резюмировал А. Клявин.

Его поддержал управляющий директор ЗАО СК «БашВолготанкер» Владимир Пелевин, который обратил внимание на «узкие» места Единой глубоководной системы (ЕГС).

Он напомнил, что общая протяженность ВВП России превышает сто тысяч километров. Из них пути с гарантированными габаритами составляют почти 33 тыс. км. Ежегодно по внутренним водным путям перевозится более 23 млн пассажиров, около 130 млн тонн грузов.

Для эффективной работы судоходных компаний, по мнению Пелевина, требуется создание таких условий, которые бы обеспечивали стабильное функционирование флота. Для внутреннего водного транспорта это связано, прежде всего, с поддержанием необходимых габаритов судоходного хода на внутренних водных путях. В проекте ЕГС изначально

были заложены гарантированные глубины 4 м на всем ее протяжении. Однако в силу как объективных, так и субъективных факторов ЕГС оказалась разорвана на несколько глубоководных участков между которыми существуют пороги, не позволяющие эффективно использовать флот. Вот эти «узкие» места: Нижегородский гидроузел (в районе Городца на Волге глубины на судовом ходу менее 250 см), на Нижнем Дону — участок от Кочетовского гидроузла до населенного пункта Багаевская, Нижневирский гидроузел на Волго-Балтийском пути, Саралевский гидроузел на Нижней Волге и участок Чайковский узел — Камбарка в Камском бассейне.

«Значительная часть проблем, отметил В. Пелевин — определяется невыводом спроектированных водохранилищ на отметки заполнения. В первую очередь это Рыбинское водохранилище, от которого зависит ситуация в районе Городца. Также вызывает беспокойство наполнение Нижнекамского водохранилища, от которого зависит судоходство в районе Камбарки и на участках реки Белая».

Общее сокращение объемов перевозок ВВТ, по оценке топ-менеджера «БашВолготанкера», достигает 20-30%, то есть суда не догружаются в среднем на 800-1000 тонн.

«Эта проблема касается не только Министерства транспорта, она комплексная. В ее решении большую роль будет играть Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, которая вправе поднимать такие вопросы на правительственном уровне», — сказал В. Пелевин.

Назначен
новый
министр
транспорта



Министром транспорта назначен Максим Соколов, который ранее занимал пост директора департамента инфраструктуры и промышленности правительства РФ.

Максим Соколов родился 29 сентября 1968 года в Ленинграде. В 1991 году закончил экономический факультет Санкт-Петербургского государственного университета. С 2004 года по октябрь 2009 г. являлся председателем Комитета по инвестициям и стратегическим проектам. С октября 2009 года — член правительства Санкт-Петербурга, председатель Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли.

Вступив в должность, новый министр заявил, что своей главной задачей на посту главы Минтранса он считает обеспечение дальнейшего комплексного и системного развития транспортной инфраструктуры.

«Это, прежде всего, модернизация и развитие транспортной инфраструктуры на инновационной основе, уменьшение роли государства в деятельности транспортных компаний, формирование новых механизмов финансирования отрасли», заявил М. Соколов. По словам министра, безусловным приоритетом останется вопрос повышения уровня доступности транспортных услуг для населения.

Соколов добавил, что необходимо поднять транспортное образование на новый качественный уровень. Время требует специалистов высочайшей квалификации по абсолютно новым направлениям: государственно-частное партнерство, транспортная безопасность, инновационное развитие отрасли.