

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.



№5 (12926)

Выходит один раз в месяц  
15 мая 2013 года

## Хроника открытия навигации



Стр. 2

## Завод «Красное Сормово» спустил на воду танкер «Конструктор Животовский»



Стр. 7

## Судно «Профессор Хлюстин» прошло переоборудование и модернизацию



Стр. 8

## ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО ОТКРЫЛО ГРУЗОВУЮ НАВИГАЦИЮ

Торжественное открытие грузовой навигации Волжского пароходства состоялось 25 апреля. Через шлюз Городецкой ГЭС (г. Городец, Нижегородская область) прошли два буксира-толкача и 7 теплоходов. Суда направились в Череповец под погрузку металлом.

Всего к грузовой навигации на базах технического обслуживания флота Волжского пароходства подготовлены более 200 судов: 77 теплоходов проекта «Волго-Дон», 10 новых теплоходов проекта RSD44, а также 42 буксира-толкача, 76 единиц самоходного флота (барж), служебный и вспомогательный флот.

ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» — одна из крупнейших судоходных компаний России, образована в 1843 году. Выполняет грузовые перевозки по рекам и озерам страны. По итогам навигации 2012 года было перевезено 7,3 млн тонн грузов.

Пароходство входит в VBTH — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером VBTH), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона входит Северо-Западное пароходство, компания «В.Ф. Танкер», ряд судостроительных и круизных активов.

# В России появилась Национальная палата судоходства



**О новом объединении, его целях и задачах газете «Водный транспорт» рассказал президент Союза «Национальная палата судоходства» (СНПС) Алексей Клявин.**



— Алексей Юрьевич, идея создания единой структуры, объединяющей большинство судовладельцев и связанных с судоходством организаций, не нова, в России это обсуждалось на различных уровнях несколько лет. Что изменилось сегодня? Почему две крупные судоходные ассоциации АСК и СОРОСС пришли к согласию и решили объединиться в единый орган — Национальную палату судоходства?

— Необходимость создания в России единой структуры, представляющей интересы всего судоходного сообщества, давно назрела. Сегодня, когда ставки фрахта уже несколько лет сохраняются на исторических минимумах, нам надо не только выстоять в таких сложных условиях, но и обеспечить обновление флота, рост его конкурентоспособности, сохранение кадрового

потенциала. Власти и бизнесу необходимо сконцентрировать свои усилия на сокращении зависимости национальной экономики от импорта морских транспортных услуг.

Это должно стать одним из самых актуальных векторов развития в ближайшей перспективе. Именно рост доли перевозок российских внешнеторговых грузов судами под российским флагом будет самым очевидным индикатором оздоровления российского морского флота — роста его конкурентоспособности.

За рубежом при реализации государством стратегических направлений развития любой сферы экономики обязательно выбираются девизы, это позволяет вынести реализуемую задачу за пределы узкого профессионального сообщества, ознакомить с ней общественность. В нашем случае подходящим девизом станет: «Российскому флоту —

русские грузы».

В актуализированную Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года заложены следующие цели: суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Россией, должен к 2030 году вырасти в 1,8 раза и составить 33,9 млн тонн, а суммарный дедейт флота под российским флагом достигнуть 13,6 млн тонн, его доля в общем составе флота, контролируемого Россией, должна увеличиться до 40%.

Роль внутреннего водного транспорта определяется его экономичностью и экологичностью, а также географическим расположением внутренних водных путей — в регионах Крайнего Севера в условиях отсутствия железных и автодорог внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и осуществляет основные объемы перевозок грузов и пассажиров. Поэтому в актуализированной Транспортной стратегии определено приоритетное развитие внутреннего водного транспорта, предусматривается реализация потенциала внутреннего водного транспорта и переключение на него к 2030 году более 70 млн

тонн грузов с автомобильного транспорта, что составит более 35 млрд т-км грузооборота.

Развитие инфраструктуры внутренних водных путей должно включать в себя увеличение протяженности водных путей с гарантированными глубинами с 48 тыс. км до 67 тыс. км, что соответствует уровню 90-х годов прошлого века. Необходим до 2018 года переход на стопроцентное бюджетное финансирование содержания внутренних водных путей по утвержденным нормативам.

Достижение поставленных целей возможно только при объединении усилий всех заинтересованных сторон. Мы не должны распыляться — нам надо действовать сообща.

26 апреля состоялось внеочередное Общее собрание Союза российских судовладельцев, на котором был рассмотрен вопрос о присоединении СОРОССа к Национальной палате судоходства. Ранее на общих собраниях АСК и СОРОССа была одобрена идея создания в России Национальной палаты судоходства на базе двух организаций.

Начало, окончание на стр. 2