

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 (12902)

Выходит один раз в месяц
15 мая 2011 года

НОВЫЙ ИМПУЛЬС

Ключевой законопроект



Проект федерального закона о поддержке российского судоходства и судостроения, возможно, уже в ближайшее время получит одобрение правительства.

Стр. 2

В интересах государства



АСК как саморегулируемая организация может рассчитывать на господдержку.

Стр. 7

Москва-река пришла в движение



В столице открылась пассажирская навигация.

Стр. 7



Решение только инфраструктурных вопросов на ВВП России даст прирост грузоперевозок на 5-7 миллионов тонн в год.

Увеличение добычи углеводородов на Каспии неминуемо приведет к росту судоходства на реках России, отметил вице-премьер, председатель Морской коллегии при правительстве РФ Сергей Иванов в рамках выездного заседания коллегии в Астрахани.

Между тем, сегодняшняя Единая глубоководная система (ЕГС) России нуждается в реконструкции, отметил в своем докладе руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Александр Давыденко.

На ЕГС расположено 67 гидроузлов. В течение последних трех лет количество судоходных гидротехнических сооружений с требуемым уровнем безопасности сократилось более чем в 2 раза. Привести все сооружения в надлежащее состояние планируется к 2015 году, сказал докладчик.

Основная проблема развития судоходства на ЕГС связана с лимитирующими участками, на которых глубины не достигают 4 метров. Реализация федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» уже позво-

лила ликвидировать одно из узких мест – это Кочетовский гидроузел. Сегодня основным проблемным местом является 40 км участка от Городца до Нижнего Новгорода с глубинами менее 2,5 метра. В соответствии с поручением президента РФ и распоряжением правительства РФ от 2010 года подготавливаются изменения в проектную документацию строительства Чебоксарской ГЭС, предусматривающие возможность заполнения Чебоксарского водохранилища с 63 метров до отметки 68 метров. По словам Давыденко, компания «Русгидро» проводит проектно-изыскательские работы, которые завершатся в текущем году. «Есть надежда, что эта проблема, имеющая 30-летнюю историю, будет решена в 2012-2013 годах, максимум в 2014 году», — сказал глава федерального агентства.

Другим лимитирующим участком является шлюз Нижне-

свирского гидроузла Волго-Балтийского водного пути. На этом участке снижение пропускной способности большегрузных составов достигает 70% из-за их простоя более 3 суток в ожидании проводки. Проблему предусмотрено решить в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы». В 2011 году завершится проектирование второй нитки Нижнесвирского узла, разработка проектной документации. В конце года планируется начать конкурсную процедуру по выбору генерального подрядчика ее строительства.

Более подробно Александр Давыденко остановился на вопросе, решение которого пока не нашло отражения в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы». В связи с нехваткой водных ресурсов в последние годы и в обозримой перспективе остро встали проблемы судоход-

ства в бассейне Нижнего Дона. Самым затруднительным для судоходства является участок от Кочетовского гидроузла до населенного пункта Багаевский. Глубины здесь иногда не превышают 3 метров. Это не позволяет использовать на полную загрузку крупнотоннажные суда, которые берут на борт лишь 80% от возможного объема перевозки груза, что приводит к снижению экономической эффективности работы флота, увеличению нагрузки на автомобильный и железнодорожный транспорт.

По словам президента саморегулируемой организации «Ассоциация судоходных компаний» (АСК) Алексея Клявина, судоходные компании теряют более 2 миллиардов рублей в год из-за низкого уровня воды на внутренних водных путях (ВВП) России.

Начало, продолжение читайте на стр. 2



АСК ВЫШЛА В ОНЛАЙН

Новый специализированный отраслевой портал «Российское судоходство» начал работу в режиме онлайн. Информационный ресурс создан медиа-группой «ПортНьюс» при поддержке саморегулируемой организации «Ассоциация судоходных компаний». Сайт «Российское судоходство» доступен по адресу www.rus-shipping.ru.

Основное назначение нового ресурса — информирование заинтересованной общественности о работе российских судоходных, сервисных компаний, судостроитель-

ных предприятий и государственных органов. Посетителям портала «Российское судоходство» предлагается к просмотру 10 новостных рубрик, каждая из них имеет дополнительные опции, в том числе «каталоги компаний», «доски объявлений» и «вакансии». Кроме того, на портале после простой процедуры регистрации возможно ведение блога, который поможет специалисту наиболее быстро донести до профессиональной аудитории мысли и идеи, получить отзывы и ответы на вопросы.