

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

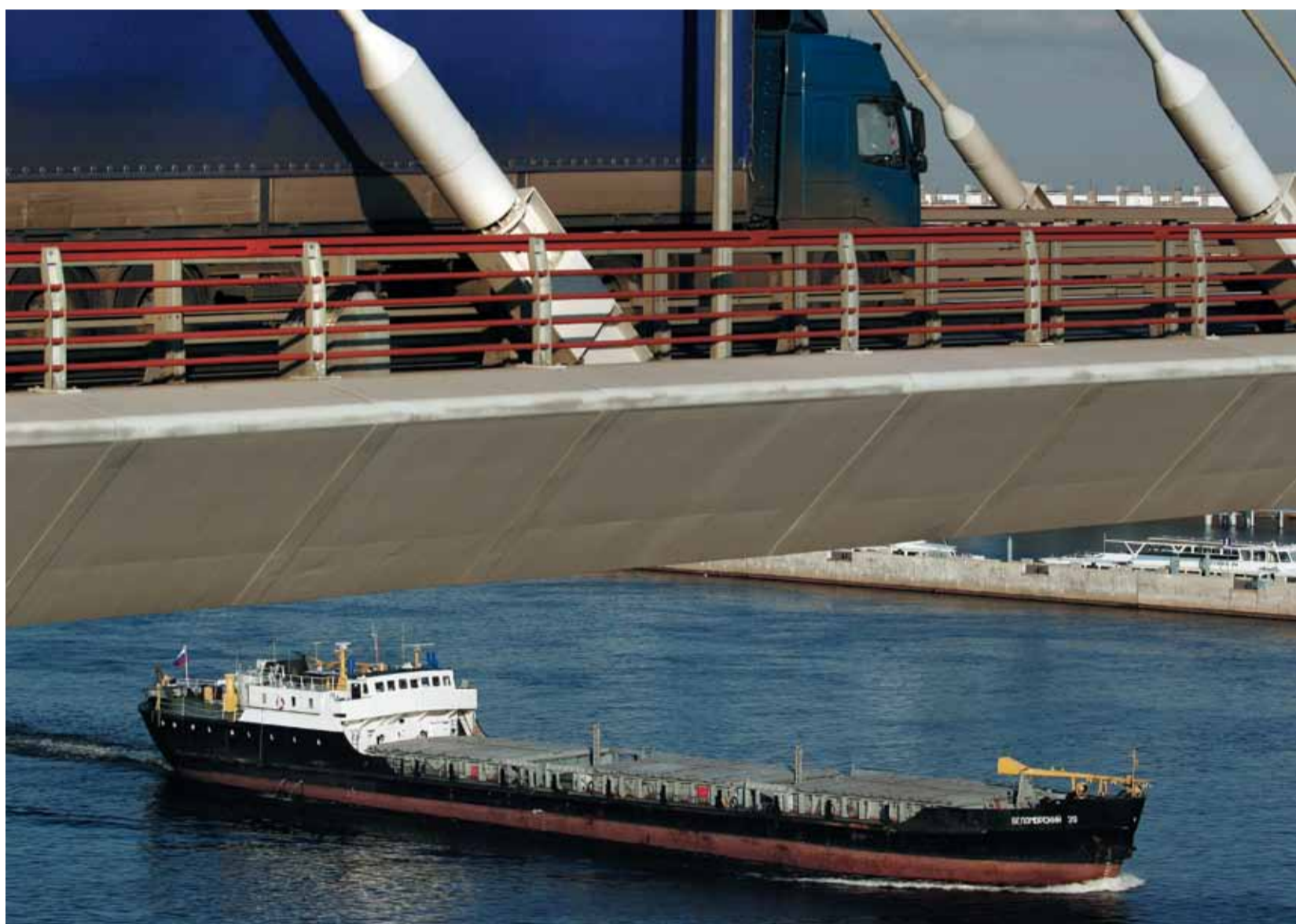
Денис Мантуров назначен исполняющим обязанности главы Министерства промышленности и торговли.

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 поддержания 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

Управление, контроль и страхование ответственности

Госдума России 7 февраля приняла в I чтении законопроект «О совершенствовании управления внутренним водным транспортом (ВВП), а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств». Документ подготовлен Минтранс России и внесен в Государственную Думу от имени правительства Российской Федерации осенью 2011 года.

Законопроект № 617780-5 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предполагает создание новой системы администраций речных бассейнов по аналогии с морским транспортом, где администрации существуют в каждом морском порту. Администрации будут отвечать за то, чтобы суда, выходящие из порта, соответствовали требованиям безопасности. Усиливается административная ответственность за осуществление деятельности без лицензии — вплоть до приостановки деятельности юридического лица, значительно увеличиваются штрафы.

Документ вносит поправки в Кодекс внутреннего водного

транспорта (КВВТ), в закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» (№ 294-ФЗ) и в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП).

Поправки в КоАП предусматривают рост штрафов за нарушение законодательства на ВВП до 500 тыс. руб. для юридических лиц. Изменения, предложенные Минтранс России, дают возможность инспекторам посещать суда для проведения проверок с последующим уведомлением органов прокуратуры (без предварительного). Вместе с тем предусмотрен ряд мер, который позволит снизить количество

инспекционных проверок судов до оптимального (через систему информационного обеспечения).

Самое большое количество поправок Минтранс намерен внести в КВВТ. Помимо создания института портового контроля при администрациях речных бассейнов, будет введено обязательное наличие у судовладельцев Системы управления безопасностью (СУБ), а также планируется сделать обязательной регистрацию бербоутных контрактов (договора аренды судов). Итоговый текст законопроекта будет включать в себя также поправки, которые вводят обязательное страхование ответственности судовладельца на сумму не менее 200 млн рублей.



О реформе внутреннего водного транспорта — председатель комитета по транспорту Госдумы России Евгений Москвичев:

— В отношении внутреннего водного транспорта предусматривается создание администраций речных бассейнов по аналогии с морским транспортом, на котором администрации существуют в каждом морском порту. Они отвечают за то, чтобы суда, выходящие из порта, соответствовали требованиям безопасности. Предполагается введение

аналогичных требований и на внутренних водных путях. Усиливается административная ответственность за осуществление деятельности без лицензии — вплоть до приостановки деятельности юридического лица, значительно увеличиваются штрафы.



О законопроекте «О совершенствовании управления на ВВП» — замминистра транспорта России Сергей Аристов:

— Практика показывает, транспортный бизнес оказался не готовым к послаблению государственного контроля, и в погоне за прибылью ставит на второй план безопасность граждан. Установленная в проекте ответственность будет касаться только тех лиц, которые не соблюдают установленные законом требования.

Нижегородское судостроение впечатляет Турцию

Первое заседание российско-турецкой Рабочей группы по вопросам сотрудничества в области судо- и яхтостроения состоялось в Нижегородской области. Участники этого представительного мероприятия, в котором приняли участие губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев и заместитель руководителя ведомства внешней торговли при премьер-министре Турецкой Республики Джемалеттин Дамладжи, выразили надежду, что достигнутые договоренности дадут толчок развитию судостроительной отрасли в регионе.

Сегодня в Нижегородской области работают 19 судостроительных предприятий, из них самое тесное сотрудничество с Турцией с 2007 года поддерживает завод «Красное Сормово». Для компании «Палмали Шипинг» здесь уже построено 11 танкеров-химовозов. Участники рабочей группы ознакомились с деятельностью предприятия, посетив его цеха и встретившись с руководством завода.

Турция входит в 20 основных внешнеэкономических партнеров региона, по итогам 2011 года было отмечено трёхкратное увеличение товарооборота между предприятиями Нижегородской области и Турции.

Как пояснил по итогам встречи статс-секретарь, заместитель министра регионального развития РФ Юрий Осинцев, Нижегородская область была выбрана в качестве места проведения первого заседания Рабочей группы не случайно. «Регион является одним из самых мощных в России во всех видах машиностроения. Здесь большое количество верфей. Кроме того, немаловажную

роль играют установившиеся конструктивные отношения с губернатором Валерием Шанцевым. Правительство Нижегородской области проводит открытую политику по расширению сотруд-

нических проектов на территории региона», — подчеркнул заместитель министра.

«В свете недавно подписанного Президентом России закона о господдержке российского

«Мы побывали на судостроительном заводе «Красное Сормово», и нас впечатлила его техническая оснащенность, развитая инфраструктура и профессиональное управление», — сказал Д. Дамладжи.



ничества с иностранными государствами и представителями бизнеса, предоставляет льготные условия для реализации инве-

сударства, а также давнего сотрудничества с турецкими коллегами в судостроительной сфере нам пред-

стоит активная работа по развитию российского судостроения с привлечением регионов, — пояснил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский. — Закон составлен так, чтобы потенциальным инвесторам было интереснее строить суда в России. И турецкие представители это оценили. Сегодня в Нижнем Новгороде они побывали на судостроительном предприятии, в судостроительной компании, интересовались системой налогообложения, иными преференциями и возможностями. В общем, изучали вопрос конкретно.

Стороны договорились об обмене бизнес-миссиями. Следующее заседание Рабочей группы намечено провести в мае 2012 года в Турции. Джемалеттин Дамладжи пригласил делегацию Нижегородской области посетить Турцию с целью проведения презентации инвестиционного и промышленного потенциала региона для турецких деловых кругов.

Российско-турецкая Рабочая группа по вопросам сотрудничества в области судо- и яхтостроения создана в октябре 2011 года по решению 4 заседания Рабочей группы по торговле, совершенствованию правовой базы и региональному сотрудничеству Смешанной Межправительственной Российско-Турецкой комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, которое проходило в Стамбуле. Нижегородская область традиционно вносит важный вклад в российское судостроение. Сегодня только в Нижнем Новгороде проектированием и строительством судов занимаются 19 производственных, научно-производственных и конструкторских предприятий. Это судостроительные заводы «Красное Сормово» и «Волга», «ЦКБ по судам на подводных крыльях имени Ростислава Алексеева», ЦКБ «Лазурит», КБ «Вымпел». Успешно развивается судостроительная сфера в городе Навашино.



Четвертый танкер для БТК заложен на «Балтийском заводе»

На ОАО «Балтийский завод» 7 февраля 2012 года был заложен четвертый нефтеналивной танкер проекта 2734 для ООО «Контур» (входит в бункеровочный холдинг «Балтийская топливная компания»).

Контракт на строительство барж «под ключ» был подписан 11 ноября 2010 года. Первый танкер, получивший имя «Таисия», был спущен на воду 27 сентября 2011 года. 29 декабря 2011 года на воду было спущено второе судно данной серии. Танкер получил имя «Мария». Сдача третьего танкера намечена на первый квартал 2012 года.

«Мы планируем использовать все 4 танкера в летнюю навигацию 2012 года. Все суда данной серии отвечают международным стандартам и требованиям веттинг-контроля. С помощью данного флота мы планируем осуществлять перевозки нефтепродуктов по внутренним водным путям России. Все четыре танкера будут задействованы в перевозках нефтепродуктов с нефтеперерабатывающих заводов центрального региона России в направлении портов Северо-Запада», — заявил генеральный директор холдинга «Балтийская топливная компания» Станислав Корнеев.

«В учебниках и методичках представлены суда, которые уже не существуют»

О реорганизации системы профессионального образования размышляет заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта профессор Сергей Кондратьев



Подготовка кадров для водного транспорта — проблема, без обсуждения которой в последние годы не проходит ни одна профессиональная встреча специалистов отрасли. Выступая на Общем собрании Союза российских судовладельцев, прошедшем в конце января 2012 года, зам. руководителя Росмор-

речфлота С. Кондратьев назвал основные болевые точки, сдерживающие развитие образовательной сферы. Отдав высшему морскому образованию более 20 лет, профессор Кондратьев не понаслышке знает, как трудно идет реформа отраслевой системы подготовки специалистов.

«Качество подготовки наших моряков падает, — признал он в своем докладе. — Причин этому несколько, одна из них связана с тем, что ряды преподавательского состава редеют. На смену заслуженным профессорам, стареющим и уходящим из вуза, в 90-е годы почти никто не пришел, и сейчас новые преподаватели в вузы идут мало и неохотно».

Для Росморречфлота очевидно, что в системе контроля за качеством отраслевого образования сегодня появилось множество пробелов. В качестве вопиющего примера С. Кондратьев привел учебные пособия, которые издаются еще в 80-е годы, однако именно по ним ведется обучение. «В учебниках и методичках представлены суда, которые уже не существуют, — подчеркнул докладчик. — И этот аспект упущен во всех образовательных комплексах нашей отрасли».

Если издательское дело отстает, то стоит ли удивляться устаревшему оборудованию во многих

вузовских лабораториях. В некоторых из них можно встретить приборы 50-х годов.

В целом материально-техническая база изношена, особенно ужасающее состояние у большинства общежитий. По информации С. Кондратьева, в некоторых учебных заведениях начали закрывать столовые из-за плохого состояния оборудования.

Но если напрямую на качество обучения состояния столовой или общежития не влияет, то без хорошей производственной практики ценность диплома становится сомнительной. Однако, считает С. Кондратьев, практика, которую проходят сегодняшние студенты после 2-го и после 6-го курсов не качественная.

Серьезная воспитательная работа, считает замруководителя Росморречфлота, ведется только в двух из 7-и вузов (в Морской государственной академии имени адмирала Ф. Ф. Ушакова и в Морском государственном университете имени адмирала

Г. И. Невельского), т. к. здесь была сохранена военная кафедра.

Обозначив насущные проблемы отрасли, С. Кондратьев предложил для их срочного решения ряд первоочередных мер.

Необходимо объявить конкурс на переиздание практически всех учебников по плавательным специальностям. Для подготовки учебных и учебно-методических пособий будут созданы творческие коллективы авторов, чьи работы перед массовым изданием должны быть опробованы на студенческих фокус-группах. Необходимо разнообразить формы учебников — от традиционных до инновационных, интерактивных пособий.

Необходимо поднять научный потенциал ВУЗов, где сейчас наблюдается сокращение научных исследований по заказам компаний отрасли. Сейчас заказов от транспортных компаний практически нет.

Уделяя внимание высшему образованию, не следует забывать и о начальном профессиональном образовании, которое многое растеряло за минувшие годы. Сегодня подготовку по рабочим специальностям могут вести любые учебные заведения, получившие лицензию на местном уровне (в отличие от вузов, которые не могут работать без федеральной лицензии). «Мы рассчитываем забрать в Агентство от муниципалов эти учебные заведения», — заявил С. Кондратьев.

Очень важным представляется для Росморречфлота и такой вопрос, как несбалансированность хозяйственных комплексов вузов с их финансовыми возможностями. Так, по данным С. Кондратьева, на балансе отраслевых вузов находится 86 учебно-производственных судов, из которых 26 — «просто рухлядь».

В заключение С. Кондратьев призвал поднять общий уровень дисциплины в вузах, для чего ввести несение вахт, формирование командирских рот, обязательное ношение формы.

Развитие ВВТ — новый импульс

Продолжение, начало на стр. 1

- создание конкурентных (рыночных) условий в области классификации и освидетельствования судов;
- установление порядка навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов по внутренним водным путям;
- установление порядка разработки, издания и использования на внутренних водных путях навигационных карт, в том числе электронных;
- установление законодательных ограничений пределов ответственности судовладельцев при принятии требований об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда, причиненного имуществу юридических и физических лиц, по аналогии с ограничениями, действующими на морском транспорте.

В целях устранения барьеров, существенно снижающих конкурентоспособность судоходных компаний, осуществить комплексный пересмотр нормативно-правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности на водном транспорте и предупреждения и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях.

Для повышения пропускной способности внутренних водных путей (ВВП) России предлагается продолжить работу, направленную на устранение лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации (ЕГС) и установление гарантированных глубин судоходного хода 4 м на всем протяжении ЕГС. Также необходимо разработать комплекс компенсационных мер для судовладельцев в связи с резким ростом цен на судовое топливо. Одним из вариантов таких мер может стать выпуск специального вида «окрашенного» судового дизельного топлива, цена на которое должна устанавливаться с нулевой ставкой акциза. В целях сохранения круизного судоходства по рекам России члены Комиссии РСПП предлагают рассмотреть возможность формирования с участием государства уставного капитала специализированной лизинговой компании для финансирования судостроительных проектов по созданию современного пассажирского флота с использованием механизмов лизинга.

«Есть осторожный оптимизм, что состоявшийся диалог — не пустое дело, — заметил в ходе заседания Комиссии Сергей Франк. — Сегодня есть уникальная возможность донести важность проблем ВВТ до властных структур, до руководителей и капитанов бизнеса. Нам надо сделать так, чтобы инвестиционный потенциал речного транспорта развивался».

ЛОРП ждет молодых специалистов

В Якутске прошел Форум учреждений профобразования, работодателей и органов исполнительной власти «Взаимодействие систем подготовки и трудоустройства кадров: диалог сторон». Одним из самых активных участников мероприятия, наряду с другими крупными транспортными предприятиями республики, стало ОАО «Ленское объединенное речное пароходство».

Выступая на форуме, начальник службы кадров ОАО «ЛОРП» Светлана Максимова рассказала о привлечении молодых специалистов на флот. По ее словам, на протяжении 80 лет местное речное училище, а теперь и Якутский институт водного транспорта, остаются одними из основных учебных заведений, с которыми Ленское пароходство тесно сотрудничает при подготовке кадров. Ежегодно курсанты и выпускники ЯИВТа приходят на флот и в береговые службы компании.

В программу взаимодействия с учебными заведениями, по словам С. Максимовой, входят участие ЛОРПА в процессе подготовки и обучения будущих специалистов, оказание помощи учебным заведениям в совершенствовании их материально-технической базы, ежегодная организация плавательной практики, регулярное проведение встреч с курсантами учебных заведений с целью разъяснения политики компании в области найма, оплаты труда, социальных гарантий, перспектив карьерного роста.

Для привлечения и закрепления молодых специалистов, повышения профессионального уровня работников в ЛОРПе заключаются ученические договоры на оплату обучения по востребованным в пароходстве специальностям в учебных заведениях высшего и среднего профессионального образования. Кроме того, пароходство выплачивает молодым специалистам единовременное пособие в размере трех должностных окладов, ежемесячную надбавку в размере 10% от должностного оклада, предусмотрена также возможность компенсации расходов, связанных с наймом жилья.

Долгосрочное сотрудничество ОАО «ЛОРП» с Якутским институтом водного транспорта гарантирует обновление рядов ленских речников, считают кадровики пароходства. ЯИВТ открывает отделение по обучению морским специальностям: судоводители, судомеханики и электромеханики.



Начальник службы кадров ОАО «ЛОРП» торжественно вручила курсантам 4 курса судоводительского отделения ЯИВТ Григорию Винокурову и Юрию Шипицину, прошедшим практику в Жатае, путевки на работу в должности третьего помощника капитана — третьего помощника механика на суда ЛОРП.

Пути решения поставленных задач перед вузами Росморречфлота с участием СОРОССа

- Активное участие представителей работодателей в попечительских советах ВУЗов
- Участие экспертов работодателей в авторских коллективах по подготовке учебников и учебных пособий.
- Совместная работа по организации плавательной практики курсантов и стажировки преподавателей на судах.
- Участие экспертов работодателей в контроле качества остаточных знаний по специальным дисциплинам подготовки плавостава.
- Материальная помощь судовладельцев по получению судового оборудования для учебных целей.
- Совместная работа по популяризации профессии моряка.
- Заказ со стороны работодателей на тренажерную подготовку плавостава.
- Совместная работа по перспективному плану научных работ в интересах предприятий отрасли.

Морские образовательные учреждения Росморречфлота

Государственная морская академия имени адмирала С. О. Макарова	Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова	Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского
2 филиала: Архангельск Мурманск	4 филиала: Ростов-на-Дону (2) Астрахань Севастополь	3 филиала: Благовещенск Холмск Находка

Образовательные учреждения речного транспорта Росморречфлота

Волжская государственная академия водного транспорта	Новосибирская государственная академия водного транспорта	Московская государственная академия водного транспорта	Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций
4 филиала: Пермь Астрахань Самара Казань	7 филиалов: Омск Красноярск Якутск Томск Тобольск Усть-Кут Хабаровск	5 филиалов: Рыбинск Уфа Ростов Великий Устюг Череповец	7 филиалов: Котлас Петрозаводск Воронеж Выборг Мурманск Екатеринбург Печора

Грузооборот на ВВП вырос в 2011 году более чем на 20%

В навигацию 2011 года российскими судами внутреннего плавания перевезено 126,6 млн тонн грузов, что на 20,7% больше аналогичного показателя 2010 года. В том числе в заграничном сообщении за отчетный период перевезено 18 млн тонн груза, прирост по соответствующему прошлогоднему показателю составил 6%. За отчетный период флот обеспечил перевозку по внутренним водным путям (ВВП) более 14,1 млн пассажиров.

По информации Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), в 2011 году в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности речным и река-море плавания флотом отправлено более 19,4 млн тонн социально-значимых грузов (прирост 8%).

Вместе с тем объем перевозок грузов по ВВП России за 30 лет сократился в 4,5 раза. Об этом в ходе заседания комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) сообщил президент Ассоциации судоходных компаний (АСК) Алексей Клявин. Он отметил, что за это время не просто существенно снизился объем перевозок грузов по ВВП, но и снизились

перевозки между речными портами в России. «Зачастую даже массовые грузы перевозятся автомобильным транспортом, увеличивая нагрузку на дорожную сеть и экологию», — отметил он.

По подсчетам АСК, одна речная баржа со строительными грузами грузоподъемностью 2700 тонн способна заменить 45 железнодорожных вагонов или 104 самосвала. Применение перевозок по ВВП и комбинированных перевозок может стать тем ключом, который позволит «расшить» узкие места на транспорте, считает Клявин.

Президент АСК предложил разработать федеральную программу по переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт.

За три года — 8 водохранилищ

В России в 2008–2011 годах было введено в эксплуатацию 8 водохранилищ и начато строительство еще 7 водохранилищ для обеспечения водными ресурсами вододефицитных регионов. Об этом на прошедшем выездном итоговом совещании министерства доложила руководитель Росводресурсов Марина Селиверстова.

В частности, введены в эксплуатацию системы водообеспечения на реке Самур (Республика Дагестан), Сорочинском водохранилище на реке Самара (Самарская область), Шемуршинском водохранилище (Республика Чувашия), Чермозском пруде и пруде на реке Лысьва в поселке Зюккайка (Пермский край) и др. Результатом проведенных мероприятий стал прирост емкости и водоотдачи водохранилищ общим объемом свыше 520 млн куб. м, говорится в сообщении. Бюджетные расходы на эти цели составили 6,8 млрд руб., экономический эффект от реализации мероприятий составил 17,2 млрд руб.

Спроектировано и начато строительство 7 крупных водохранилищ общей емкостью свыше 400 млн куб. м, в том числе на балке Шурдере в Республике Дагестан, Элистинском в Республике Калмыкия, Курском на реке Тускарь Курской области и др. Запланированные сроки окончания

строительства: 2013–2015 годы.

По словам руководителя Росводресурсов, особенную сложность управление режимом водохранилищ приобрело в условиях маловодья 2009, 2010 и 2011 годов.

В связи с продолжительной атмосферной и почвенной засухой сформировался чрезвычайно низкий приток к водохранилищам Волжско-Камского каскада. В то же время за счет аккумулирующих возможностей водохранилищ каскадами, многовариантными математическими расчетами и обоснованием режимов были обеспечены в пределах, установленных Правилами, специальные весенние попуски для обводнения Волго-Ахтубинской поймы и дельты Волги, сельскохозяйственная и рыбохозяйственная полки, отмечается в сообщении.

География маловодья расширяется, в 2008–2011 годах сложилась крайне неблагоприятная гидрологическая обстановка в одном из важнейших водно-транспортных узлов юга Рос-



сии — бассейне Дона. Приток к источнику питьевого и хозяйственного водоснабжения — Цимлянскому водохранилищу сократился и составил в 2011 году 45% от нормы. Данные условия потребовали организации ежедневного мониторинга водохозяйственной обстановки, взаимодействия с регионами, муниципальными образованиями, крупнейшими водопользователями и постоянной аналитической расчетной работы по подготовке вариантов режимов для устойчивого обеспечения водными ресурсами. Результатом этой работы стало стабильное функционирование водохозяйственного комплекса и обеспечение гарантированных потребностей водопользователей в водных ресурсах, сообщает пресс-служба Минприроды.

РОСГОССТРАХ



Морское страхование

+7 (495) 543 90 33

marine@RGS.ru

www.RGS.ru

Репродукция с выставки-конкурса рисунков детей сотрудников компании РОСГОССТРАХ

ООО «Росгосстрах». Лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 07.12.2009

Грузооборот на ВВП вырос в 2011 году более чем на 20%

В навигацию 2011 года российскими судами внутреннего плавания перевезено 126,6 млн тонн грузов, что на 20,7% больше аналогичного показателя 2010 года. В том числе в заграничном сообщении за отчетный период перевезено 18 млн тонн груза, прирост по соответствующему прошлогоднему показателю составил 6%. За отчетный период флот обеспечил перевозку по внутренним водным путям (ВВП) более 14,1 млн пассажиров.

По информации Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), в 2011 году в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности речным и река-море плавания флотом отправлено более 19,4 млн тонн социально-значимых грузов (прирост 8%).

Вместе с тем объем перевозок грузов по ВВП России за 30 лет сократился в 4,5 раза. Об этом в ходе заседания комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) сообщил президент Ассоциации судоходных компаний (АСК) Алексей Клявин. Он отметил, что за это время не просто существенно снизился объем перевозок грузов по ВВП, но и снизились

перевозки между речными портами в России. «Зачастую даже массовые грузы перевозятся автомобильным транспортом, увеличивая нагрузку на дорожную сеть и экологию», — отметил он.

По подсчетам АСК, одна речная баржа со строительными грузами грузоподъемностью 2700 тонн способна заменить 45 железнодорожных вагонов или 104 самосвала. Применение перевозок по ВВП и комбинированных перевозок может стать тем ключом, который позволит «расшить» узкие места на транспорте, считает Клявин.

Президент АСК предложил разработать федеральную программу по переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт.

За три года — 8 водохранилищ

В России в 2008–2011 годах было введено в эксплуатацию 8 водохранилищ и начато строительство еще 7 водохранилищ для обеспечения водными ресурсами вододефицитных регионов. Об этом на прошедшем выездном итоговом совещании министерства доложила руководитель Росводресурсов Марина Селиверстова.

В частности, введены в эксплуатацию системы водообеспечения на реке Самур (Республика Дагестан), Сорочинском водохранилище на реке Самара (Самарская область), Шемуршинском водохранилище (Республика Чувашия), Чермозском пруде и пруде на реке Лысьва в поселке Зюкайка (Пермский край) и др. Результатом проведенных мероприятий стал прирост емкости и водоотдачи водохранилищ общим объемом свыше 520 млн куб. м, говорится в сообщении. Бюджетные расходы на эти цели составили 6,8 млрд руб., экономический эффект от реализации мероприятий составил 17,2 млрд руб.

Спроектировано и начато строительство 7 крупных водохранилищ общей емкостью свыше 400 млн куб. м, в том числе на балке Шурдере в Республике Дагестан, Элистинском в Республике Калмыкия, Курском на реке Тускарь Курской области и др. Запланированные сроки окончания

строительства: 2013–2015 годы.

По словам руководителя Росводресурсов, особенную сложность управление режимом водохранилищ приобрело в условиях маловодья 2009, 2010 и 2011 годах.

В связи с продолжительной атмосферной и почвенной засухой сформировался чрезвычайно низкий приток к водохранилищам Волжско-Камского каскада. В то же время за счет аккумулирующих возможностей водохранилищ каскадами, многовариантными математическими расчетами и обоснованием режимов были обеспечены в пределах, установленных Правилами, специальные весенние попуски для обводнения Волго-Ахтубинской поймы и дельты Волги, сельскохозяйственная и рыбохозяйственная полки, отмечается в сообщении.

География маловодья расширяется в 2008–2011 годах сложилась крайне неблагоприятная гидрологическая обстановка в одном из важнейших водно-транспортных узлов юга Рос-



сии — бассейне Дона. Приток к источнику питьевого и хозяйственного водоснабжения — Цимлянскому водохранилищу сократился и составил в 2011 году 45% от нормы. Данные условия потребовали организации ежедневного мониторинга водохозяйственной обстановки, взаимодействия с регионами, муниципальными образованиями, крупнейшими водопользователями и постоянной аналитической расчетной работы по подготовке вариантов режимов для устойчивого обеспечения водными ресурсами. Результатом этой работы стало стабильное функционирование водохозяйственного комплекса и обеспечение гарантированных потребностей водопользователей в водных ресурсах, сообщает пресс-служба Минприроды.

РОСГОССТРАХ



Морское страхование

+7 (495) 543 90 33

marine@RGS.ru

www.RGS.ru

Репродукция с выставки-конкурса рисунков детей сотрудников компании РОСГОССТРАХ

ООО «Росгосстрах». Лицензия С № 0977 50 выдана ФССН 07.12.2009