

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА  
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»  
основана в 1918 году и сегодня  
является изданием Российской па-  
латы судоходства. На протяжении  
долгих лет издание развивалось вме-  
сте с отечественным судоходством.  
Газета как орган Министерства мор-  
ского 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 (12987)

Выходит один раз в месяц  
15 мая 2018 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ГМУ ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф. УШАКОВА

## «В.Ф. Танкер» войдет в состав Волжского пароходства



Одним из вопросов для обсуж-  
дения на общем годовом собра-  
нии акционеров станет присое-  
динение ООО «В.Ф. Танкер»  
к АО «Судоходная компания  
«Волжское пароходство». Обе  
компании входят в судоходный  
дивизион VBTN международ-  
ной транспортной группы UCL  
Holding.

Стр. 8

## Завершение контракта



Завод «Красное Сормово» пере-  
дал танкер-химовоз «Балт Флот  
20» заказчику, тем самым завер-  
шив контракт на строительство  
пяти танкеров проекта RST27M,  
предназначавшихся для компа-  
нии «БФ Танкер».

Стр. 9

## Задачи на новый президентский срок

Президент России Влади-  
мир Путин подписал  
указ «О национальных  
целях и стратегических задачах  
развития Российской Федерации  
на период до 2024 года». Доку-  
мент, в частности, содержит  
поручения правительству Рос-  
сии по развитию транспортных  
коридоров, Севморпути и вну-  
треннего водного транспорта.

Планируется развитие транс-  
портного коридора «Север—Юг»,  
увеличение мощности морских  
портов Российской Федерации,  
включая порты Дальневосточно-  
го, Северо-Западного, Волго-Ка-  
спийского и Азово-Черномор-  
ского бассейнов. Президент дал  
поручение продолжить развитие  
Северного морского пути и уве-  
личить грузопотока по нему до  
80 млн тонн в год.

Также поставлены задачи по  
повышению уровня экономи-  
ческой связанности территории  
Российской Федерации. Для это-  
го, в числе прочего, требуется  
расширение и модернизация  
морской и речной инфраструкту-  
ры, ликвидация инфраструктур-  
ных ограничений и увеличение  
пропускной способности вну-  
тренних водных путей.



# 100 лет вместе с отраслью

Наша газета отмечает свой 100-летний юбилей. Спустя год после Октябрьской револю-  
ции вышел в свет первый номер издания. С тех пор журналисты «Водного транспорта»  
освещают многочисленные события отечественного судоходства, создавая летопись  
водного транспорта страны.

К 1918 году, когда вышел  
в свет первый выпуск из-  
дания «Водный транс-  
порт», в стране уже суще-  
ствовала речная транспортная сеть  
с искусственными судоходными  
сооружениями. Использовались  
несколько каналов (Ивановский,  
Вышневолоцкий, Ладожский,  
канал между реками Обь и Ени-  
сей), Мариинская, Тихвинская  
и Москворецкая шлюзованные  
системы, Северо-Двинский во-  
дный путь, соединивший реку  
Шексну с рекой Сухоней через  
Кубенское озеро.

В годы Гражданской войны  
речной транспорт сыграл исклю-

чительно важную роль и в части  
перевозки грузов и в военных  
операциях. На Волге, Северной  
Двине, Дону, Енисее, Байкале  
и Амуре действовали речные  
военные флотилии.

На протяжении XX века эта  
система получила широкое раз-  
витие.

В 1920 году по плану ГОЭ-  
ЛРО правительством страны  
рассматривался вопрос создания  
Волго-Донского канала. Однако  
проект строительства был создан  
лишь в середине 1930-х годов.  
В 1922 году состоялось открытие  
Череповецкого гидроузла. Объ-  
емы речных перевозок динамично

возрастали: в 1923 году было  
перевезено в судах и доставлено  
самосплавом 20 млн тонн гру-  
зов, в 1926 году — 33 млн тонн.  
Протяженность внутренних во-  
дных путей к 1928 году составила  
61 тыс. км.

В соответствии с Первым пяти-  
летним планом развития наро-  
дного хозяйства (1929–1933 гг.)  
были проведены работы по ти-  
пизации речных судов, началось  
строительство более совершен-  
ных судов.

### ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ БЕЛОМОРСКО- БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА

В 1933 году было завершено  
строительство Беломорско-Ба-  
лтийского канала, соединившего  
Белое море с Онежским озером  
и имеющий выход в Балтийское  
море и к Волго-Балтийскому во-  
дному пути. Сего постройкой путь  
из Ленинграда в Белое море стал  
на 4 тыс. км короче. В 1933 году  
началось движение судов через  
Нижне-Свирский гидроузел.

Во время Второй пятилетки  
(1934–1939 гг.) большое внима-  
ние в сфере внутреннего водного  
транспорта было уделено разви-  
тию судоходства на реках Сибири  
и Дальнего Востока. В 1934 г. была

составлена схема Большой Волги,  
предусматривающая комплекс-  
ное использование этой реки  
в транспортно-энергетических  
целях. После проведения ряда  
проектно-изыскательских работ  
было намечено построить на  
Волге и Каме 13 гидроузлов.

В 1937 году началась эксплуата-  
ция канала Москва—Волга. Канал  
обеспечил снабжение Москвы  
водой, его строительство позво-  
лило обводнить реку Москву  
и ее притоки, начать выработку  
электроэнергии для многих пред-  
приятий Московской области,  
осуществлять судоходство.

Начало формирования Единой  
глубоководной системы европе-  
йской части СССР в годы предво-  
енных пятилеток обеспечило рост  
объемов грузов, перевезенных по  
внутренним водным путям, до  
75 млн тонн в год.

В 1941 году были введены  
в строй Углический и Рыбинский  
гидроузлы. Их строительство  
обеспечило выход из канала им.  
Москвы на Волгу.

В годы Великой Отечественной  
войны исключительно важное  
значение имели речные перевоз-  
ки воинских соединений, техни-  
ки, боеприпасов и продуктов пи-  
тания в Волжском и Доно-Кубан-  
ском бассейнах и на Ладожском  
озере. Речники Ленского бассейна  
обеспечивали перевозки грузов  
«ленд-лиза».

В тяжелые послевоенные годы,  
исходя из значимости внутрен-  
них водных путей, гидростро-  
ительство было продолжено.  
В 1952 году был введен в эксплуа-  
тацию Волго-Донской судоходный  
канал, завершивший соединение  
Балтийского, Белого, Каспийско-  
го морей с Азово-Черноморским  
бассейном. В 1954 году запустили  
Пермский гидроузел, в 1955-м  
Горьковский и Куйбышевский  
гидроузлы.

В 1968 году вступил в строй  
Саратовский гидроузел на Волге,  
к 1981 году соорудили Чебокс-  
сарский гидроузел. В 1964 году  
началась эксплуатация Водно-Ба-  
лтийского водного пути, который  
проходит через Рыбинское водо-  
хранилище. Благодаря новому  
водному пути скорость доставки  
грузов существенно выросла: так,  
маршрут Череповец—Ленинград  
суда преодолевали за трое суток  
против 10–15 суток ранее.

В регионах Сибири, Крайне-  
го Севера в советский период  
внутренний водный транспорт  
сыграл определяющую роль на  
всех этапах разведки и освое-  
ния нефтяных и газовых место-  
рождений. В 70-е годы XX века  
протяженность эксплуатируемых  
внутренних водных путей в си-  
бирском регионе превышала  
протяженность железных до-  
рог в 4 раза, автомобильных — в  
11 раз. Благодаря перевозкам  
по внутренним водным путям  
был создан Западно-Сибирский  
нефтегазовый район: построены  
новые города Сургут, Нижневар-  
товск, Надым, Новый Уренгой, де-  
сятки рабочих поселков, речные  
порты, судоремонтные заводы,  
проложены магистральные неф-  
те- и газопроводы.

Начало, окончание на стр. 4



Канал Москва — Волга