

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
 основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. 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.



№4 (12949)

Выходит один раз в месяц
 15 апреля 2015 года

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и ЗАО «Азово-Донское пароходство»

Сотый рейс «Гранд Елены»



Газовоз «Гранд Елена», находящийся под управлением совместного предприятия ПАО «Совкомфлот» и японской NYK, отправился в свой 100-й рейс из порта Пригородное в Японию. Как сообщили в пресс-службе ПАО «Совкомфлот», судно доставит очередную партию сжиженного природного газа в интересах фрахтователя, компании «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.».

Стр. 2

Продолжается достройка танкера «Poet Qabil»



Продолжается достройка нового танкера смешанного рекаморе плавания «Poet Qabil», спущенного на воду на турецкой верфи Turkter shipyard в Тузле 26 января 2015 года.

Стр. 2

Волга прифронтная. Оборона Сталинграда



Стр. 7

Речники все мели знают



Железная дорога, автомобили, авиация — все эти виды транспорта показывают прирост грузооборота в последние два десятилетия. Тем временем по российским рекам грузов и туристов с каждым годом возят все меньше. Маловодье — вот новый диагноз, который речной отрасли ставят уже не первый год подряд.

Проблема глубин может стать отдельной темой заседания президиума Госсовета, поскольку проблемный участок в районе Городца на реке Волга уже разделил эту транспортную артерию на две части, сообщил помощник президента России Игорь Левитин в ходе итогового заседания коллегии Минтранса России.

Речной транспорт сегодня испытывает серьезные трудности. Конкурентоспособность самого экономичного, энергосберегающего и экологически дружелюбного вида транспорта падает. Этому есть целый ряд причин, которые существенно усугубила маловодность.

Падение объемов перевозок в первую очередь связано с состоянием внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений Российской Федерации. Многолетнее (с 90-х годов прошлого века!) недофинансирование их текущего содержания из средств федерального бюджета привело к сокращению протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой.

По оценке Федерального агент-

ства водных ресурсов, период низкого годового притока воды в водохранилища Волжско-Камского каскада может продлиться до 2030 года.

Кроме того, на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации (ЕГС) остаются инфраструктурные ограничения в районе Городца на р. Волга, Нижне-Свирского гидроузла на р. Свирь, станицы Багаевской на р. Дон. По мнению специалистов, устранение лимитирующих участков на ЕГС позволило бы увеличить объем перевозимых грузов более чем на 100 млн тонн ежегодно.

И работа в этом направлении продолжается, но, к сожалению, не такими быстрыми темпами, как ожидает отрасль. Уже выделены средства, началось строительство второй камеры шлюза Нижне-Свирского гидроузла, начаты проектные работы по Нижегородскому низконапорному узлу. На повестке дня — решение о строительстве низконапорного узла на Дону. Учитывая, что проблема отсутствия достаточных глубин на р. Волга в районе Городецкого гидроузла возникла более 30 лет назад из-за ненаполнения до проектных отметок

Чебоксарского водохранилища и все это время судоходные компании функционировали в неблагоприятных конкурентных условиях, неся значительные потери, судоходное сообщество считает, что реализация проекта строительства Нижегородского низконапорного гидроузла должна быть осуществлена в кратчайшие сроки.

Также судоходное сообщество подтверждает возможность реализации проекта по строительству Багаевского низконапорного гидроузла с частичным возмещением расходов федерального бюджета. Это может быть сделано за счет средств, полученных от перевозок дополнительных объемов грузов по Волго-Донскому водному пути вследствие увеличения осадки судов.

Снятие инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях России, в конечном итоге, даст возможность реализовывать существенные преимущества внутреннего водного транспорта по перевозке грузов, тяготеющих к внутренним водным путям, повысить рентабельность и конкурентоспособность работы флота. Без этого вряд ли можно будет рассчитывать на его обновление.

Как известно, сегодня средний возраст пассажирских и грузопассажирских судов составляет 34 года, сухогрузных — 39 лет, а нефтеналивных — 40 лет. Длительный срок окупаемости судостроительных проектов, сложность привлечения долгосрочного финансирования и требования российских кредитных организаций о покрытии коммерческих рисков на весь срок финансирования приводят к тому, что для большинства российских судоходных компаний судостроение остается невозможным даже при существующих мерах господдержки.

Судоходное сообщество предлагает ряд конкретных мер, способных, по нашему мнению, переломить ситуацию. Одна из основных мер — доведение текущего содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений до 100% по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации, до окончания текущего бюджетного периода. Кроме того, следует увеличить объемы финансирования мероприятий, направленных на устранение инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях.

Судовладельцы предлагают рассмотреть возможность скорейшего внедрения механизма Судового утилизационного графта. Также от государства отраслевой бизнес ждет принятия мер, направленных на обеспечение доступа российским судовладельцам к долгосрочному (10–15 лет) финансированию по низким процентным ставкам.

Государственные инвестиции в речную отрасль многократно окупятся: за счет увеличения объемов перевозимых по реке грузов, за счет переключения грузопотоков с автомобильных дорог и сокращения выбросов в атмосферу и, конечно, за счет активизации национального судостроения. В свою очередь, последует создание новых рабочих мест, рост отчислений в бюджеты всех уровней, заказы для смежных отраслей промышленности — машиностроительной и сталелитейной.

Необходимо осознание того, что внутренний водный транспорт — это не только безопасно и энергоэффективно, экологично и красиво, наконец, развитие речных перевозок благотворно отразится на развитии экономики регионов и поможет придать дополнительный импульс развитию многих отраслей промышленности.

