

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.



№8 (12953)

Выходит один раз в месяц
15 августа 2015 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ЗАО «АЗОВО-ДОНСКОЕ ПАРОХОДСТВО», МГАВТ

В Керчи состоялась
закладка нового
судна



На Керченском судостроительном заводе «Залив» состоялась закладка нового судна.

Стр. 11

Керченская
паромная
переправа
в 2015 году
перевезет
2,8 млн человек

Керченская паромная переправа в 2015 году перевезет 2,8 млн человек, заявил генеральный директор ООО «Морская дирекция» Геннадий Дедков.

Через Керченский пролив 26 июля 2015 года переправился двухмиллионный пассажир. Геннадий Дедков обратился к пассажирам с просьбой регистрироваться на паром заранее через электронные системы, что позволит проследить динамику пассажиропотока и значительно улучшит качество обслуживания.

Председатель совета министров Республики Крым 30 июля 2015 года Сергей Аксенов посетил накопительную площадку около порта Крым, осмотрел пассажирский и железнодорожные терминалы переправы, а также пообщался с пассажирами. Глава Крыма привнес положительную динамику в работе переправы. В частности, за июль 2014 года через переправу было перевезено 440 тыс. человек, в июле 2015 года — 890 тыс.; легковых машин в июле прошлого года — 96 тыс., в этом году — 193 тыс.; грузового транспорта — 1,6 тыс., а в этом году — 15 тыс.

«Очереди нет, паромная переправа работает в этом году в штатном режиме. Если сравнить с динамикой прошлого года — видна колоссальная разница», — констатировал Сергей Аксенов.



ЕГС — не единая и не глубокая?



Антикризисные меры по поддержке внутреннего водного транспорта рассмотрены на заседании Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре.

Необходимость срочного принятия антикризисных мер для сохранения российского внутреннего водного транспорта стала темой заседания Комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей по транспорту и транспортной инфраструктуре, состоявшегося 3 августа 2015 г. в Федеральном агентстве морского и речного транспорта под председательством руководителя Комиссии, президента ОАО «Российские железные дороги» Владимира Якунина.

В заседании приняли участие и.о. руководителя Росморречфлота Сергей Горелик, директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников, первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по вопросам собственности Валерий Селезнев, члены и эксперты Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, представители федеральных органов власти, институтов гражданского общества, научных и экспертных сообществ, компаний грузовладельцев, члены Российской палаты судоходства.

Открывая заседание, руководитель Комиссии Владимир Якунин отметил, что в последнее время сложилась критическая ситуация, требующая принятия неотложных мер, которые позволили бы остановить негативные тенденции по снижению объемов перевозок и старению транспортного флота.

В отличие от других видов транспорта, демонстрирующих устойчивый рост показателей, за последние 20 лет грузооборот внутреннего водного транспорта сократился в 1,2 раза, количество эксплуатируемых судов сократилось в 1,7 раза, а средний возраст транспортного флота вырос с 23 до 36 лет.

Почти 15-летнее (с начала 90-х годов XX века) недофинансирование текущего содержания внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) Российской Федерации из средств федерального бюджета привело к сокращению протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой обстановкой в 2,3 раза.

На площадке РСПП проблемы развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) рассматривались уже не в первый раз. За последние несколько лет Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным давался целый ряд поручений, направленных на восстановление конкурентоспособности ВВТ. В основном поручения выполнены, однако запланированные меры носят отложенный характер: строительство Нижегородского низконапорного гидроузла запланировано к осуществлению лишь в 2017–2020 годах; необходимость проектирования и строительства Багаевского низконапорного гидроузла отмечается лишь в инновационных сценариях Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и проекта Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года и не включено в ФЦП.

Проект Стратегии развития ВВТ РФ на период до 2030 г. одобрен Правительством, но не утвержден. В результате сокращения финансирования из федерального бюджета в 2014 г. по проекту Стратегии предложены корректировки, не обеспечивающие системного решения проблем. Нормативы на содержание ВВП и СГТС утверждены 2.12.2014 г., но 100% финансирования по ним предусмотрено лишь к 2018 г.

Конкурентоспособность ВВТ продолжает падать, а диспро-

порции в темпах и масштабах его развития по сравнению с наземными видами транспорта — увеличиваться.

Данные Росстата за первое полугодие подтвердили углубление рецессии во II квартале из-за усиления спада как производства, так и спроса. Исходя из темпов спада базовых отраслей во II квартале (на 6,4% против 2,8% в первом), внутренний валовый продукт за апрель — июнь сократился примерно на 5% после спада на 2,2% в январе — марте. Промышленное производство сократилось в I квартале 2015 г. на 0,4%, а по итогам I полугодия уже на 2,7%, темпы строительства упали в I квартале 2015 г. на 4,7%, а по итогам I полугодия уже на 7%. Помимо перечисленных ранее системных проблем внутренний водный транспорт, как и все виды транспорта, столкнулся с проблемой сокращения грузовой базы.

Сложившаяся ситуация в отрасли оценивается судоходным сообществом как критическая и требующая принятия экстренных антикризисных мер.

С основными докладами о системных проблемах развития перевозок внутренним водным транспортом выступили заместитель руководителя Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, руководитель Подкомиссии по портовой индустрии и взаимодействию транспорта с грузовладельцами, председатель совета директоров ОАО «НАМК» Владимир Лисин и член Комиссии РСПП по транспорту Президент Российской Федерации Алексей Клявин.

Инфраструктурные ограничения и недостаточные качественные параметры ВВП России — это основные препятствия для эффективной работы флота и его обновления. Особую остроту проблема приобрела с началом в 2014 г. длительного маловодного периода. Аномальная маловодность Верхне-Волжских

водохранилищ привела к фактическому разделению Волги на два участка. Флот вынужден следовать с недогрузом, не выполняя при этом контрактные обязательства и по объемам перевозок, и по срокам доставки грузов.

В 2015 г. ситуация усугубляется в связи с аномальной маловодностью не только Верхне-Волжских водохранилищ, но и на Волго-Донском водном пути. По итогам работы за 6 месяцев 2015 г. грузооборот ВВТ упал по сравнению с 2014 годом на 20%, что не может не вызывать беспокойства. За последние три года грузооборот ВВТ сократился на 20 млрд т-км.

В 2015 году продолжается отток грузовой базы с внутреннего водного транспорта. Потеряна широкая номенклатура грузов: нефтепродукты, минеральные удобрения, металл, нерудные строительные материалы... Российской палатой судоходства приводятся следующие данные по грузопотокам, перешедшим с ВВТ на наземные виды транспорта в этом году: более 1 млн тонн нефтепродуктов с Уфимских НПЗ, 0,6 млн тонн нефтепродуктов с Пермского НПЗ, 0,5 млн тонн минеральных удобрений из Сокамска Березников на порт Кавказ, 0,5 млн тонн металла с Магнитогорского комбината, 215 тыс. тонн щебня и ОПГС в Волжском бассейне, 200 тыс. тонн хлоркалия из Соликамска на порт Кавказ, 200 тыс. тонн серы из Астрахани в Новороссийск и т.д.

Переключение грузопотока с воды генерирует дополнительную нагрузку на перегруженную и без того инфраструктуру наземных видов транспорта, вызывает существенный рост расходов из средств федерального бюджета на их ремонт, провоцирует ухудшение экологической ситуации.

Начало, окончание на стр. 2