

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.



№12 (12957)

Выходит один раз в месяц
15 декабря 2015 года

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

Севморпуть прирастает грузами и флотом



Объем перевозок по Северному морскому пути за 11 месяцев 2015 года вырос в 1,6 раза в сравнении с показателем аналогичного периода прошлого года — до 5 млн 152 тыс. тонн. При этом наблюдается снижение объемов транзитных перевозок. Так, в 2015 году объем транзитных перевозок составил 39 тыс. тонн против 274 тыс. тонн в 2014 году и 1 млн 176 тыс. тонн в 2013 году.

Стр. 2

Парижское Соглашение по климату не затронуло судоходство

Особые меры по сокращению CO₂ с судов не вошли в итоговое Соглашение по климату.

В Париже в рамках COP-21 подписано новое Соглашение по климату, которое заменит Киотский протокол в 2020 году. На протяжении почти двух недель представители правительств 189 государств работали над согласованием нового универсального соглашения по изменению климата, призванного не допустить глобального потепления выше, чем на два градуса по Цельсию.

Глава ООН Пан Ги Мун оценил итоговый документ как «амбициозный, авторитетный и заслуживающий доверия».

Прямых ссылок, касающихся непосредственно деятельности морского транспорта, итоговый документ не содержит. Таким образом, вопросы снижения выбросов CO₂ с судов по-прежнему будут рассматриваться в ИМО (Международная морская организация, ИМО) в соответствии с общими целями и принципами, определенными в новом Соглашении.

COP-21- Конференция сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата прошла в Париже (Франция) с 30 ноября по 12 декабря. Целью мероприятия было заключение глобального и обязательного к исполнению соглашения по сокращению выбросов парниковых газов. Подписанное Соглашение сменит Киотский протокол, принятый в 1997 году.



Найти решение системных проблем

Президент России Владимир Путин намерен провести отдельный Госсовет по вопросам развития внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации. Об этом он заявил, выступая с посланием Федеральному Собранию. «На одном из предстоящих заседаний Государственного совета детально рассмотрим состояние внутренних водных, речных путей», — сказал президент.

Судоходное сообщество с большим воодушевлением встретило эту новость. Речная отрасль из-за низких глубин на ВВП испытывает колоссальные проблемы, которые вот-вот могут привести к остановке судоходства. К сожалению, большая часть предложений регуляторов отрасли и крупнейших компаний — как судовладельцев, так и потребителей транспортных услуг — разбивается о глухую стену, возведенную Минфином.

Инфраструктурные ограничения и недостаточные качественные параметры ВВП являются основным препятствием для эффективной работы флота и его обновления, роста производительности труда, не позволяют в полной мере использовать очевидные преимущества внутреннего водного транспорта, а также учитывать потребности в развитии круизного и водного туризма. А между тем, российские реки обладают существенным потенциалом. Например, в 1989 году объем перевозок грузов по ВВП составлял более 600 млн тонн, а в 2014 году — лишь 124 млн тонн.

На реках северных регионов, реках Сибири и Дальнего Востока складывается особо сложная ситуация. В ряде регионов перевозки по северным рекам не имеют альтернативы. При этом, в последние годы на значительном количестве участков

этих рек отмечается тенденция к маловодности. Там, где дноуглубительные работы в силу объективных причин не приводят к улучшению параметров водного пути, необходимо строить флот с характеристиками, позволяющими осуществлять эффективные перевозки в данных условиях.

С целью решения указанных проблем в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» по заказу Росморречфлота разработаны проекты мелкосидящих пассажирских и грузопассажирских судов для плавания в северных районах европейской и восточной части России. Также разработан механизм предоставления прав на использование указанных проектов судов на основе лицензионных соглашений. Первый такой договор Росморречфлот заключил в текущем году с агентством по транспорту Архангельской области на право использования технического проекта грузопассажирского судна.

Начало работы по устранению лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части России было положено в 2008 году строительством нового шлюза Кочетовского гидроузла на реке Дон, в результате чего объем перевозок грузов на данном участке увеличился на 30%.

В 2014 году начато проекти-

рование низконапорной плотины на реке Волга в районе Нижнего Новгорода. Реализация этого проекта позволит навсегда решить проблему критически низких уровней воды в районе Городца, что в последние годы привело к практически полной остановке движения транзитного флота.

В этом году проблемы речников еще больше усугубились крайне низкой водностью на нижнем Дону. Без ликвидации этого лимитирующего участка в среднесрочной перспективе будет невозможно обеспечить потребность в перевозке грузов.

Пути решения всех названных проблем уже определены, остается лишь добиться их полной реализации. «Реализация поручения Правительства Российской Федерации о поэтапном переходе на полное нормативное финансирование содержания инфраструктуры ВВП, а также устранение основных лимитирующих участков позволит не только увеличить грузооборот, но и будет необходимым стимулом для судоходных компаний в части обновления транспортного флота», — отметил заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовк в ходе одной из дискуссий Транспортной недели.

Министерство транспорта и Федеральное агентство морского и речного транспорта уже приступили к подготовке предстоящего Госсовета.

Вступило в силу новое Положение о дипломировании плавсостава

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 мая 2015 г. № 167 «О внесении изменений в Положение о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 15 марта 2012 г. № 62» вступил в силу 10 декабря 2015 года.

В новом документе, в том числе, отражены вопросы дипломирования механиков судов менее 750 кВт, особенности дипломирования членов экипажей морских плавучих платформ (буровые установки), маломерных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях, прогулочных судов, несамоходных судов и плавучих атомных тепло-энергоблоков (ПАТЭС).

Упрощено продление квалификационного документа при отсутствии справок о плавании. Предусмотрено прохождение в морской образовательной организации курсы подготовки члена экипажа морского судна при длительном перерыве в работе по соответствующей специальности по программе, согласованной с Росморречфлотом.

Отменены обязательные курсы при продлении дипломов, если моряк плавал на судне под государственным флагом Российской Федерации и имеет на руках подтверждение того, что техническая учеба проводилась на судне.

Упрощен учет стажа плавания членов экипажей морских судов при продлении дипломов.

Предусмотрена выдача дипломов «механиков-универсалов».

Упрощены требования к дипломированию экипажей судов внутреннего водного транспорта при выходе в прибрежное плавание.

В связи, обменом украинских дипломов на российские в связи с вхождением Республики Крым и г. Севастополя в состав Российской Федерации внесен пункт о дипломировании лиц получивших гражданство Российской Федерации.

Уточнены правила ведения электронного реестра дипломов в информационной программе системы государственного портового контроля.

Предусмотрены условия снятия в дипломах ограничений: «Только несамоходные МПП», «Только несамоходные суда», «Только военно-вспомогательные суда», «Только не суда с паросиловой установкой» и «Только не суда с ДВС».