

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.



№04 (12998)

Выходит один раз в месяц  
15 АПРЕЛЯ 2019 ГОДА

П Р И   П О Д Д Е Р Ж К Е   Г У М Р Ф   И М Е Н И   А Д М И Р А Л А   С . О .   М А К А Р О В А



## РЕФОРМА КНД ПРОДОЛЖАЕТСЯ

СТР. 3



## ГРАНДЫ ГАЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

СТР. 4



## «ВОЛГОТРАНС» ПРИМЕРИЛ КРЫЛЬЯ

СТР. 3

# КАКИМ КУРСОМ ПОЙДЕТ РОССИЙСКИЙ ФЛОТ?



Несмотря на наметившиеся положительные тенденции по увеличению тоннажа морских судов под российским флагом, сокращению их среднего возраста и устойчивого роста грузооборота морских портов России, доля судов под российским флагом в перевозках российских внешнеторговых грузов продолжает сокращаться. По экспертным оценкам, из-за роста зависимости от импорта морских транспортных услуг ежегодно российская экономика недополучает свыше 13 млрд долларов США.

Президентом страны поставлена задача — обеспечить к 2024 г. перевозки по Северному морскому пути в размере 80 млн тонн. Для освоения перспективного грузопотока в Арктике на период до 2030 года необходимо построить ориентировочно 90 новых судов, в том числе 32 газовоза для перевозки СПГ (с учетом 15 заказанных), 20 танкеров для перевозки сырой нефти, 8 танкеров для перевозки газового конденсата, 6 балкеров для вывоза угля и др.

Если все или большая часть этих судов будет построена и зарегистрирована под флаг России, то доля в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых грузов будет существенно увеличена.

Ежегодно российские порты переваливают все больше и больше грузов внешней торговли. По итогам прошлого года грузооборот морских портов составил 816,5 млн тонн, из них 623 млн тонн — это экспорт и импорт. Почему же доля судов под российским флагом в этих перевозках остается крайне незначительной? Есть ли у российских судовладельцев шанс занять достойное место на этом рынке? Восстановит ли речной транспорт свои позиции? По мнению Российской палаты судоходства, исправить ситуацию может грамотная сбалансированная государственная политика.

Подфлагом Российской Федерации к началу 2019 года работают суда, совокупный дедейт которых превышает 7 млн тонн. Причем с 2011 года данный показатель демонстрирует положительную динамику. «Если бы не действие законов о поддержке судостроения и судоходства, а также законода-

### В ЧЕМ ПРИЧИНЫ И ЧТО НАДО ЕЩЕ СДЕЛАТЬ?

Проведенный Российской палатой судоходства анализ показывает, что системными проблемами развития российского морского флота остаются ограниченный доступ к грузовой базе и целый ряд административных барьеров,

дерации в конце января 2019 года подробно обсуждали препятствия для судоходства. В их числе лицензирование отдельных видов деятельности, неравные условия в области транспортной безопасности, применяемые к заходящим в отечественные порты российским и иностранным судам, а также их

ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.). Важным является и отсутствие в трудовом законодательстве норм, обеспечивающих реализацию требований Конвенции по труду в морском судоходстве 2006 г. в части права судовладельцев, оказывающих услуги технического и экипажного менеджмента, заключать трудовые договоры с членами экипажей морских судов.

Морской коллегией дан ряд поручений, в том числе по анализу и выявлению избыточных, а также дублирующих требований к судам под национальным флагом. От того, как эти поручения будут выполнены, во многом зависит дальнейшая судьба отечественного флота.

Значительное влияние на конкурентоспособность судов под российским флагом оказывают требования национального законодательства в области транспортной безопасности.

Начало, окончание на стр. 2

*В 2018 году объем финансирования на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений составил 67% к нормативному обеспечению.*

*В навигацию 2018 года подведомственными Росморречфлоту администрациями бассейнов внутренних водных путей обслуживалось 101,48 тыс. км ВВП.*

*Реализованы комплексные проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в Московском, Волжском, Волго-Донском, Обском, Северо-Двинском, Камском, Енисейском бассейнах. Обновлен обслуживающий флот.*

тельства, направленного на создание Российского международного реестра судов, к настоящему моменту совокупный дедейт морского флота под российским флагом был бы на 3 млн тонн меньше», — считает президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

излишних и дублирующих функций российского законодательства, которые снижают привлекательность российского флага по сравнению со странами открытой регистрации или так называемыми удобными флагами.

На заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Фе-

экипажам. Кроме того, к чрезмерным требованиям можно отнести необходимость проведения государственной экологической экспертизы в отношении транспортных судов и национальные требования обязательного страхования, основанные на положении не вступившей в силу Международной Конвенции (обот-