



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

15 ДЕКАБРЯ
2019 года
№12 (13006)

Выходит один раз в месяц

Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный транспорт» награждена орденом Трудового Красного Знамени.

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».

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



**АЛЕКСАНДР
ПОШИВАЙ — ВРИО
РУКОВОДИТЕЛЯ
РОСМОРРЕЧФЛОТА**
СТР. 3



АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР
СТР. 7



**«ОБЕСПЕЧЕНИЕ
СУДОХОДСТВА
В НАШИХ КРАЯХ
ТРЕБУЕТ ОСОБОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ»**
СТР. 9

ЮБИЛЕЙ



Источник: korabley.net

АТОМНОМУ ЛЕДОКОЛЬНОМУ ФЛОТУ — 60!

Первому в мире атомному ледоколу «Ленин», заступившему на службу стране в декабре далекого 1959-го, исполнилось 60! Вместе с ним юбилейную дату отметил весь ледокольный флот России, история которого и началась с легендарного ледокола. И по сей день Россия остается единственной страной в мире, имеющей атомный ледокольный флот.

Сегодня в ведении «Атомфлота» — атомные ледоколы «Вайгач», «Таймыр», «Ямал», «50 лет Победы». На Балтийском заводе (Санкт-Петербург) идет строительство еще трех новых универсальных атомных ледоколов проекта 22220 — «Арктика», «Сибирь» и «Урал».

На Балтзаводе будут строиться еще два ледокола этой серии, поскольку всего в рамках концепции развития атомного ледо-

кольного флота предполагается строительство пяти ледоколов проекта 22220.

Как в свое время, когда задумывался первый атомный ледокол, он предназначался для развития Северного морского пути, связывающего европейскую часть страны и ее Дальний Восток, так и сейчас развитие Русской Арктики без атомного ледокольного флота просто невозможно. Северный морской

путь как национальная транспортная коммуникация России в Арктике имеет исключительное значение для обеспечения развития экономики северных регионов и государства в целом.

Президент России Владимир Путин в своем поздравлении работникам отрасли высоко оценил их труд. «...атомный ледокольный флот внес поистине уникальный вклад в освоение Арктики, в создание условий

для надежной работы Северного морского пути», — говорится в телеграмме, опубликованной на сайте Кремля.

Президент также выразил уверенность, что профессионализм российских корабелов и ученых, их приверженность трудовым традициям позволят и впредь добиваться прорывных свершений на арктическом направлении, обеспечивать лидерство России в освоении Севера.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ

Однако именно 2019 год стал знаменательным для отечественного круизного судоходства — три новых судна впервые сошли со стапелей российских заводов. Еще одна неудачная речная навигация подошла к концу. Внутренним водным транспортом (ВВТ) было отправлено меньше грузов, чем в 2018 году, примерно на 7% (по данным Росморречфлота, по состоянию на конец октября 2019 года) — 98,7 млн тонн. В то же время грузооборот снизился лишь на 0,2%. Пассажиров перевезли на 11% меньше, чем в прошлом году, — всего 10,5 млн человек, пассажирооборот во всех видах сообщения сократился на 3%.

Опрошенные газетой «Водный транспорт» участники рынка речных перевозок отмечают в числе причин ухудшения показателей

НАВИГАЦИЯ ПО НИСХОДЯЩЕЙ

Речная навигация 2019 года завершилась снижением всех показателей. Прорыва в речном судоходстве так и не произошло. Значительную роль в ухудшающейся динамике играет клубок старых проблем, в числе которых инфраструктурные ограничения и взаимоотношения со смежниками.

работы ВВТ многолетнее недофинансирование со стороны государства текущего содержания внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений (СГТС). При этом нормативы для этого финансирования утверждены Правительством Российской Федерации, и даже существует поручение президента Российской Федерации и решение Госсовета 2016 года о достижении 100% финансирования по нормативам к давно прошедшему 2018 году. Однако деньги в полном объеме не поступили и в 2019 году, в результате чего ограничения для судо-

ходства продолжают сохраняться.

Но более серьезные инфраструктурные ограничения связаны с наличием узких мест на магистральных путях. Волжская проблема, как отмечают в отрасли, обсуждается на протяжении 40 лет, по ней есть решения самого высокого уровня, но Единая глубоководная система страны так и остается разорванной в среднем течении р. Волга в Нижегородской области.

В уходящем году, чтобы пройти Городецкий гидроузел, судовладельцам по-прежнему приходилось менять логику грузовых маршрутов (снижать загрузку

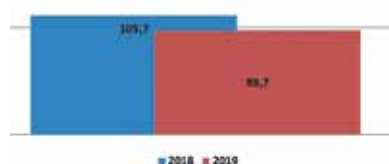
судов) и корректировать движение круизных судов. К сожалению, в навигацию 2020 года ситуация вряд ли изменится, поскольку строительство Нижегородского низконапорного гидроузла в очередной раз отложено.

2019 год начался с прорыва дамбы, расположенной на участке канала имени Москвы между шлюзами № 7 и № 8 (Тушинский тоннель Волоколамского шоссе). Длительные аварийно-восстановительные работы на этом участке — судоходство восстановили лишь 16 августа 2019 года — привели к катастрофическим потерям су-

доходных компаний в центральных бассейнах. Контрактные обязательства судовладельцев оказались не выполнены.

Окончание на стр. 2

Объем перевозок грузов,
млн тонн



Объем перевозок пассажиров,
млн чел.

