

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.



№3 (12948)

Выходит один раз в месяц
15 марта 2015 года

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

Танкер-химовоз «Меджид Асланов» принят в эксплуатацию



Группа компаний «Палмали» приняла в эксплуатацию восьмой танкер-химовоз смешанного «река-море» плавания «Волго-Дон макс» класса де-вейтом около 7089 тонн проекта RST22M «Меджид Асланов» типа «Новая Армада».

Стр. 2

Российские грузы — российскому флоту!



На общем собрании Российской палаты судоходства, состоявшемся в Москве 4 марта 2015 г., подведены итоги прошлого года и выработаны приоритетные направления деятельности палаты в 2015 году. Участники собрания обсудили наиболее актуальные проблемы морского и речного транспорта, включая обновление флота и доступ к грузовой базе.

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

В целом ситуация на мировом фрахтовом рынке пока не дает оснований для оптимизма. В феврале 2015 г. индекс стоимости фрахта Baltic Dry, который является индикатором цен на морские перевозки насыпных и навалочных грузов, установил 30-летний минимум — 509 пунктов.

Индекс Baltic Capesize, рассчитываемый для сухогрузов типа Capesize (грузоподъемность от 80 тыс. т), упал до 564 пунктов. Индекс Baltic Panamax (индикатор стоимости фрахта сухогрузов типа Panamax) составил 514 пунктов, продемонстрировав умеренный рост. Также наблюдается оживление на рынке нефтеналивных перевозок, ставки фрахта подросли.

Что касается отечественного морского транспорта, за последние 20 лет его грузооборот существенно сократился. На фоне позитивных тенденций по росту тоннажа под российским флагом и сокращения среднего возраста морского флота под российским флагом (средний возраст сократился до 20,5 лет) можно предположить, что российский флот вытесняют с рынка перевозок российских же грузов. Обеспечение доступа национальной флота к национальной грузовой базе снова стало ключевой темой дискуссии.

В качестве одного из основных итогов работы Палаты в 2014 году была отмечена разработка

Дорожной карты по повышению конкурентоспособности российского морского флота, которая началась по инициативе Российской палаты судоходства.

В июне 2014 года данная инициатива была представлена на заседании Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, а затем рассмотрена и одобрена на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

Дорожная карта включает в себя мероприятия по:

- Обеспечению доступа судов под российским флагом к грузовой базе;
- Устранению излишних, дополнительных, дублирующих требований национального законодательства;
- Устранению административных барьеров;
- Обновлению флота и внедрению инновационных технологий.

В настоящее время Дорожная карта еще проходит межведомственное согласование, тем не менее Минтранс совместно с другими ведомствами уже проводит работу по выполнению ряда пунктов этого документа.

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский проинформировал участников собрания, что Минтрансом России разработан законопроект о внесении изменений в закон «О недрах», предусматривающий закрепление части российской грузовой базы за судами под российским

флагом. Речь идет о добываемых на российском шельфе нефти и газе. Минтранс России считает целесообразным вступление в силу данной нормы к 2020 году.

Также прорабатываются вопросы внесения изменений в закон об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности и расширение понятия «каботаж»; внесение изменений в закон «О соглашениях о разделе продукции».

Реализация положений Дорожной карты станет одним из приоритетных направлений деятельности Палаты в 2015 году.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Навигация 2014 г. на внутренних водных путях проходила в сложных условиях, прежде всего, в связи с аномально низким уровнем воды верхне-волжских водохранилищ, а также продолжающимися работами по ликвидации последствий наводнения прошлого года на Дальнем Востоке.

На внутренних водных путях Единой глубоководной системы Европейской части России (ЕГС) перевозки грузов снизились на 4,3% и составили 74,6 млн т. Наибольшее сокращение перевозок грузов отмечается у предприятий, зарегистрированных в зоне ответственности Администрации Волго-Балтийского бассейна — на 2,3 млн т (-15,1%), до 13,1 млн т и Амурского бассейна — на 1,9 млн т (в 1,7 раза), до 2,6 млн т. Кроме того сократились перевозки судоходных

компаний Московского бассейна — на 4,2%, до 13,2 млн т, Волжского — на 2,9%, до 31,7 млн т, Енисейского — на 16,0%, до 4,2 млн т, Байкало-Ангарского — на 24,7%, до 1,6 млн т.

В то же время перевозки грузов предприятий Азово-Донского бассейна выросли на 17,3% до 6,4 млн т, Обь-Иртышского — на 13,8%, до 7,7 млн т, Ленского — на 15,6%, до 4,0 млн т.

Сокращение объемов перевозок, конечно, повлияло и на снижение объемов перевалки в речных портах.

В прошлом году эксперты прогнозировали возможность достижения докризисного уровня перевозок по ВВП при благоприятных гидрометеорологических условиях. Приходится констатировать, что надежды речников не оправдались.

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

Российское судостроение, которое заметно активизировалось в 2010–2014 годах, вновь оказалось под угрозой остановки. Кредитные ставки в банках значительно выросли, что остановило систему коммерческого кредитования судостроительных проектов, а государственные программы для частного бизнеса сегодня, к сожалению, не работают. Российская палата судоходства, которая считает своей важнейшей задачей стимулирование обновления флота, призывает госорганы к скорейшему решению этой проблемы.

Вступление в силу федерального закона о поддержке судостроения и судоходства (№ 305-ФЗ) и постановления правительства № 383 о субсидировании за счет средств федерального бюджета части процентной ставки (в размере 2/3 от ставки рефинансирования) по кредитным и лизинговым договорам придали импульс для обновления отечественного флота. В результате за последние 4 года российскими судоходными компаниями было построено более 70 единиц грузового коммерческого флота на отечественных верфях. В 2011–2013 ежегодно со стапелей российских верфей сходило 20–25 судов, в 2014 году построено лишь 9 судов. При отсутствии государственной поддержки строительство новых судов на российских верфях прекратится. К началу 2015 года практически все судостроительные заводы завершили или завершают имеющиеся контракты. А новые контракты не заключаются, поскольку российские банки предлагают крайне невыгодные для судовладельцев условия.

По информации Минпромторга России, средства на субсидии по указанному постановлению предусмотрены в федеральном бюджете до 2017 года. Однако действует постановление только в отношении судостроительных контрактов, заключенных до 2014 года. Дефицит средств по этой статье на 2015 год составляет 1 млрд 650 млн руб., Минпромторг принимает меры по поиску средств за счет перераспределения между другими статьями.

В 2015 году Российская палата судоходства продолжит работу по совершенствованию законодательства и нормативной правовой базы в сфере морского и внутреннего водного транспорта. Важнейшей задачей остается стимулирование обновления флота, а также разработка антикризисных мер, включая меры по обновлению флота — продление действия 383-го постановления правительства и скорейшее введение в действие программы выдачи судовых утилизационных грантов (СУГ). Судовой утилизационный грант — единовременная выплата судоходным компаниям при утилизации старого судна, при условии вложения этих средств в строительство нового судна.

В 2014 году грузооборот судоходных компаний — членов Российской палаты судоходства на российском рынке составил:

– в грузообороте морского транспорта — 56%, или 9,68 млрд т-милль;

– в грузообороте речного транспорта 63%, или 46,7 млрд т-км.

Таким образом, в среднем на российском рынке морских и речных перевозок судоходные компании, входящие в состав Российской палаты судоходства, охватывают более 50% рынка. Российская палата судоходства является крупнейшим отраслевым объединением на территории страны.