

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».

# 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 (12994)

Выходит один раз в месяц  
15 ДЕКАБРЯ 2018 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 , Г М У И М Е Н И А Д М И Р А Л А Ф . Ф . У Ш А К О В А



«КРАСНОЕ СОРМОВО»  
НАЧАЛО НОВУЮ СЕРИЮ  
СТР. 9



МАСШТАБНЫЙ  
РЕМОНТ СТР. 11



ПОВЫСИТЬ  
КОНКУРЕНТО-  
СПОСОБНОСТЬ  
ОТРАСЛИ СТР. 12

## НАГРАЖДЕН КАПИТАН «СОВКОМФЛОТА» СЕРГЕЙ ЗЫБКО

Президент Российской Федерации Владимир Путин вручил в Кремле высокие государственные награды выдающимся гражданам России — работникам промышленности, сельского хозяйства, деятелям науки, образования, здравоохранения, культуры и спорта.

Капитан ПАО «Совкомфлот» Сергей Зыбко был удостоен ордена «За морские заслуги» за большой вклад в реализацию проекта создания и начала эксплуатации первого в мире ледокольного танкера-газовоза СПГ «Кристоф де Маржери».

Эксплуатация танкера в рамках проекта началась в декабре 2017 года. На текущий момент «Кристоф де Маржери» в рамках проекта «Ямал СПГ» совершил 16 рейсов, в ходе которых потребителям было доставлено 1,2 млн тонн СПГ.



## МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ — СИСТЕМНЫЙ ЭЛЕМЕНТ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Вопросы повышения конкурентоспособности внутренних водных путей и морского транспорта, реализации их конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта, повышения экологической безопасности, энергоэффективности и снижения инфраструктурных издержек обсудили участники отраслевой конференции, состоявшейся в Москве в рамках XII форума и выставки «Транспорт России-2018».

### КОНКУРЕНЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ СПРАВЕДЛИВОЙ

Анализируя, что помешало эффективной работе речного флота в 2018 году, профессионалы отрасли сошлись во мнении, что основным препятствием являются неравные конкурентные условия по сравнению с другими видами транспорта.

Выступивший на конференции министр транспорта Евгений Дитрих отметил важность задачи по перераспределению грузопотоков с наземного транспорта на морской и речной, что уже заложено в актуализированной транспортной стратегии. «Такую задачу ставят перед нами не только государственные потребности. Многие наши зарубежные партнеры говорят о том, что необходимо развивать внутренние водные пути для того, чтобы иметь возможность перевозить грузы более дешево и эффективно, не загружая при этом наземные пути, предназначенные для перевозки пассажиров», — сказал министр.

Ежегодно страна тратит более 1 трлн рублей на поддержание и развитие транспортной сети. Разработка критериев транспортно-экономического баланса, анализ текущих и перспективных направлений грузопотоков, определение приоритетов по выбору между существующими транспортными маршрутами и строительством дублирующих и в конечном счете конкурирующих с имеющимися приведет к сбалансированной политике государства и ее предсказуемости для участников рынка.

### ЧТО ВЗЯТЬ ЗА КРИТЕРИИ

Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в своем выступлении отметил, что одной из основных проблем для внутреннего водного транспорта остаются инфраструктурные ограничения, а также неравнозначные условия работы по сравнению с другими видами транспорта. Это выражается и в ценах на топливо, которые выросли на 50% в этом году, и в реше-

ниях по регулированию тарифной политики естественных монополий. Особое значение в этой связи приобретает разработка и определение критериев транспортно-экономического баланса. На первое место он поставил инфраструктурные издержки — то есть выявление наименьшего показателя соотношения расходов федерального бюджета на развитие, модернизацию и текущее содержание инфраструктуры по видам транспорта в расчете на 1 т/км коммерческого грузооборота по регионам. Кроме того, в расчете баланса необходимо учитывать нагрузку на окружающую среду, выявляя наименьшие показатели по выбросам в атмосферу, шумовому воздействию и вибрации при деятельности различных видов транспорта. Среди важнейших критериев — безопасность (сравнение показателей аварийности при деятельности различных видов транспорта) и сохранность грузов при доставке различными видами транспорта. Такой под-

ход используется в европейских странах, и этот опыт может быть использован и в России.

Экономика процесса требует также учитывать наличие (отсутствие) резервов пропускной способности транспортной инфраструктуры с проведением сравнения грузопотоков и грузонапряженности по направлениям и по сезонам, эффективность использования транспортных средств при перевозке различных видов грузов, в т.ч. тяжеловесных и крупногабаритных.

При расчете баланса должны учитываться сроки доставки грузов различными видами транспорта, диапазон наиболее эффективных расстояний перевозки различными видами транспорта по регионам с разбивкой по родам грузов, сроки службы транспортных средств. Не последнее место в анализе занимают такие характеристики, как энергоэффективность и производительность труда.

Начало, окончание на стр. 2