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».

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА

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.

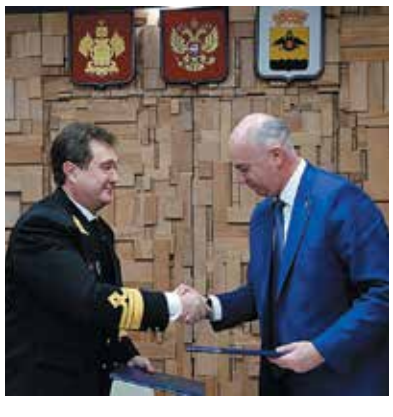
№01 (12995)

Выходит один раз в месяц
15 ЯНВАРЯ 2019 ГОДА

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ГМУ ИМЕНИ АДМИРАЛА Ф.Ф.УШАКОВА

ВСЗ ПОСТРОИЛ ЛЕДОКОЛ «АНДРЕЙ ВИЛЬКИЦКИЙ» СТР. 3

«СОВКОМФЛОТ» ЗАКАЗАЛ ТРИ ТАНКЕРА НА СПГ СТР. 11



АЛЬЯНС НАУКИ И ПРАКТИКИ СТР. 12

В ВОДОВОРОТЕ РЕЧНЫХ ПРОБЛЕМ

Внутренний водный транспорт (ВВТ) — самый энергоэффективный, безопасный, экологичный и в ряде регионов не имеющий альтернативы. Тем не менее речникам снова и снова приходится сталкиваться со все новыми вызовами.

Проблемы развития речного судоходства и обновления флота регулярно поднимаются на самых различных площадках, эти вопросы неоднократно выносились на уровень президента страны, но стабильного прогресса пока нет.

Период маловодья на Волге в 2010–2015 годах и на Дону немногим позднее — в 2013–2015 гг. привел к снижению привлекательности речного флота для грузовых и пассажирских перевозок. Судовладельцы из-за отсутствия необходимых глубин были вынуждены паузить грузовые суда (перегружать часть груза, уменьшив осадку судна, проходить лимитирующие участки или томиться в ожидании «волны» попуска воды с расположенных выше по течению водохранилищ), а владельцы круизных теплоходов пересаживать туристов на автобусы для выполнения ранее запланированной береговой экскурсионной программы, вносить изменения в маршруты движения судов.

Маловодность обострила многолетние проблемы речников, и, по инициативе судоходного сообщества, в августе 2016 года президентом страны было проведено заседание президиума Государственного совета Российской Федерации, по итогам которого были даны поручения, направленные на исправление ситуации.

Отрадно отметить, что началась реализация проектов по строительству низконапорных гидроузлов на Волге (Нижегородский гидроузел) и на Дону (Багаевский гидроузел), ввод в эксплуатацию которых позволит улучшить условия судоходства на Единой глубоководной системе европейской части нашей страны.

К сожалению, выполнение части поручений президента носит отложенный характер. Однократное выделение дополнительных средств федерального бюджета позволило несколько улучшить ситуацию с проведением путевых работ и техническим состоянием судоходных гидротехнических сооружений, однако останавливаться на этом не следует. Необходимо довести финансирование текущего содержания водных артерий страны до 100-процентного по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации.

Невыполнение работ по поддержанию речной инфраструктуры приведет к дальнейшему снижению объемов навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов, к снижению объемов путевых и дноуглубительных работ, а также к невыполнению своевременного ремонта судоходных гидротехнических сооружений.

Как следствие, произойдет снижение производственных показателей по загрузке флота. Продолжительность рейсооборота и себестоимости перевозки грузов возрастут, снизится качество предоставляемых услуг при осуществлении круизного судоходства, а также сократится работа флота в рамках «Северного завоза». Вследствие этого произойдет дальнейший отток грузовой базы на железные и автомобильные дороги с увеличением нагрузки на них в летний «пиковый» период.

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ

В 2018 году в 8 речных бассейнах на условия судоходства повлияло снижение уровней воды ниже проектных значений. Ограничения по осадке судов вводились более чем на 4 тыс. км. Приток воды в верхневолжские водохранилища, в т.ч. в Рыбинское, был ниже нормы.

По внутренним водным путям Российской Федерации, по сравнению с 2017 годом, было перевезено на 3% меньше грузов (115,4 млн т), грузооборот сократился на 1,5% (около 64 млрд т). В то же время следует отметить увеличение отправлений грузов в заграничном сообщении на 1% (в основном за счет зерновых грузов) и рост на 3% объема перевозок в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

Пассажирские перевозки демонстрировали разнонаправленную динамику: некоторый рост объемов перевозок на экскурсионно-прогулочных, пригородных, внутригородских и круизных маршрутах и сокращение перевозок на местных маршрутах и переправах.

Усугубилась ситуация в связи с резким ростом стоимости топлива. В настоящее время доля расходов на топливо в себестоимости перевозок достигает 30–40% для судов внутреннего плавания и 55% для судов смешанного «река-море» плавания. Только за апрель-июнь 2018 года рост стоимости всей номенклатуры судового топлива (дизельное, средние дистилляты, мазут и др.) составил более 5,3% к уровню 2017 года. Оптовая цена поставляемого на суда дизельного топлива значительно превысила розничные цены на АЗС.

Начало, окончание на стр. 2