



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



**«ПРОСПЕКТ ГАГАРИНА»
ОШВАРТОВАЛСЯ В ИМО**
СТР. 2



**«ЧТОБЫ...
ВОПЛОТИТЬСЯ
В ПАРОХОДЫ»**
СТР. 4



ЧТО НАМ СТОИТ ФЛОТ ПОСТРОИТЬ?

После долгого перерыва, вызванного пандемией COVID-19, 21–23 сентября с.г. в Санкт-Петербурге в очном формате прошла 16-я Международная конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2021». На пленарном заседании «Стратегия развития судостроительной промышленности. Международное сотрудничество» выступил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

Последствия пандемии затронули все сферы нашей жизни, не стала исключением и отрасль судоходства. Все надеются, что коварный вирус скоро отступит, и мировая экономика перейдет на траекторию уверенного роста. Восстановление в период постпандемии будет неразрывно связано с международной политикой, которую правительства решают проводить в области судоходства. По мнению Международной палаты судоходства (ICS), представляющей интересы судовладельцев и их объединений из 40 влиятельных морских держав, основными задачами для национальных правительств должны стать обеспечение соблюдения глобальных морских правил, разумное применение субсидирования для поддержки восстановления отрасли после пандемии, справедливая политика в области конкуренции, подразумевающая возобновление переговоров в ОЭСР по глобальному соглашению об устранении мер, искажающих рынок судоходства, а также в рамках ВТО по морским транспортным услугам в целях принятия равных обязательств.

До настоящего времени морской транспорт остается одной из немногих отраслей, по которым не сформирован окончательный перечень обязательств. Также, по мнению ICS, национальные правительства должны обеспечивать выполнение обязательств по Конвенции МОТ о труде в морском су-

доходстве, содействовать развитию цифровой трансформации и защиты от кибератак, а также сокращать протекционистские торговые меры. Особое внимание должно быть уделено декарбонизации в соответствии с Парижским соглашением об изменении климата.

Говоря о протекционизме в морском судоходстве, анализ имеющихся данных свидетельствует о следующем: наилучшего результата добиваются те страны, которые применяют принципы экономического стимулирования, а не вводят заградительные меры. Формула успеха проста: общепризнанные в глобальном судоходстве преференции для национальных перевозчиков (каботажные, правительственные, военные грузы и т.д.) при одновременной минимизации административных, законодательных и иных барьеров на национальном уровне.

Речь идет не о каких-либо льготах, а о создании конкурентного режима для национального флага по отношению к иностранным судовладельцам, прежде всего использующим открытые реестры.

Для того, чтобы были сделаны большие инвестиции в новое судостроение или переоборудование судов, судоходная отрасль должна оставаться экономически устойчивой на протяжении длительного времени с горизонтом планирования не менее 10–15 лет.

Алексей Клявин подчеркнул, что в России лучшим примером

применения стимулирующих мер является принятие закона о поддержке судостроения и судоходства, что было сделано на уровне лучших международных практик. В результате принятых мер остановлено бегство судов из-под российского флага, есть положительная динамика как за счет нового судостроения, так и за счет возврата флота из иностранных юрисдикций.

По данным АО «ЦНИИМФ», сегодня совокупный дедейт судов под российским флагом составляет 8,7 млн т. Если бы не были приняты законы о поддержке судостроения и судоходства и о создании Российского международного реестра судов, сейчас совокупный дедейт морского флота под российским флагом мог бы быть на 4,5 млн тонн меньше.

Сегодня первоочередной задачей является сохранение и совершенствование законодательства, направленного на обеспечение эффективной работы флота, что, в свою очередь, будет способствовать загрузке судостроительных предприятий.

«С другой стороны, важной составляющей комплекса стимулирующих мер остается «работа на опережение», включающая в себя господдержку внедрения новых технологий и раннюю имплементацию международных требований, тесную кооперацию между национальными судостроительными предприятиями, конструкторски-

ми бюро и судоходными компаниями», — продолжил президент РПС. К примеру, в 2017 году Международной морской организацией (ИМО) было установлено требование об использовании с 2021 года на судах двигателей, соответствующих Tier III в районах NECA, в 2004 году принята Балластная конвенция, которая предполагает установку на суда балластного оборудования, к сожалению, успехов на этом поприще у нас пока нет.

Вместе с тем Россия не может оставаться в стороне от общемировых тенденций по борьбе за охрану окружающей среды и внедрение современных технологий. Российская палата судоходства считает, что наша судостроительная промышленность может и должна разрабатывать и внедрять свои собственные технологии по снижению негативного воздействия судоходства на природу. Причем эта работа должна начинаться заблаговременно, когда новые экологические ужесточения рассматриваются еще в качестве инициатив в ИМО, чтобы отрасль судоходства, являющаяся капиталоемкой и в этой связи в определенной степени инертной, была готова к новым ограничениям.

У всех на слуху декарбонизация. На сегодняшний день абсолютно ясно, что судовладельцев и портовиков ждут значительные расходы и инвестиции в технологии и оборудование, способствующие выполнению требований

по энергоэффективности и углеродной интенсивности, использования низко- и безуглеродных видов топлива. Одновременно это несет в себе большие возможности для российских производителей. В рамках госпрограммы по развитию судостроения уже выделяются значительные бюджетные средства. По мнению Российской палаты судоходства, отбор научных работ и грантов в судостроении должен происходить в обязательной корреляции с повесткой работы ИМО, тогда у российских разработок появится возможность стать востребованными не только на внутреннем, но и на международном рынке.

Для устранения наших внутренних препятствий необходимо продолжить работу над устранением административных, законодательных и иных барьеров, снижающих конкурентоспособность флота под российским флагом, а также создавать условия для национальных перевозчиков по облегчению их доступа к грузовой базе.

Если флот под национальным флагом получит возможность работать с максимальной эффективностью, если у судовладельца будет уверенность, что новое судно будет обеспечено работой по крайней мере на период его окупаемости, количество заказов на отечественных верфях непременно увеличится. Выиграют все: и судовладельцы, и судостроители, и наша экономика в целом.