

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.



№12 (12969)

Выходит один раз в месяц
15 декабря 2016 года

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

В Керчи построен паром



«Керченская морская верфь «Фрегат» спустила на воду автомобильный грузопассажирский паром ледового класса для эксплуатации на внутренних водных путях РФ. Грузоподъемность судна, получившего имя «Нина Малкова», построенного по проекту ОАО «Инженерный центр судостроения» (Санкт-Петербург) составляет 80 тонн, паром рассчитан на 4 автопоезда или 16 легковых автомобилей.

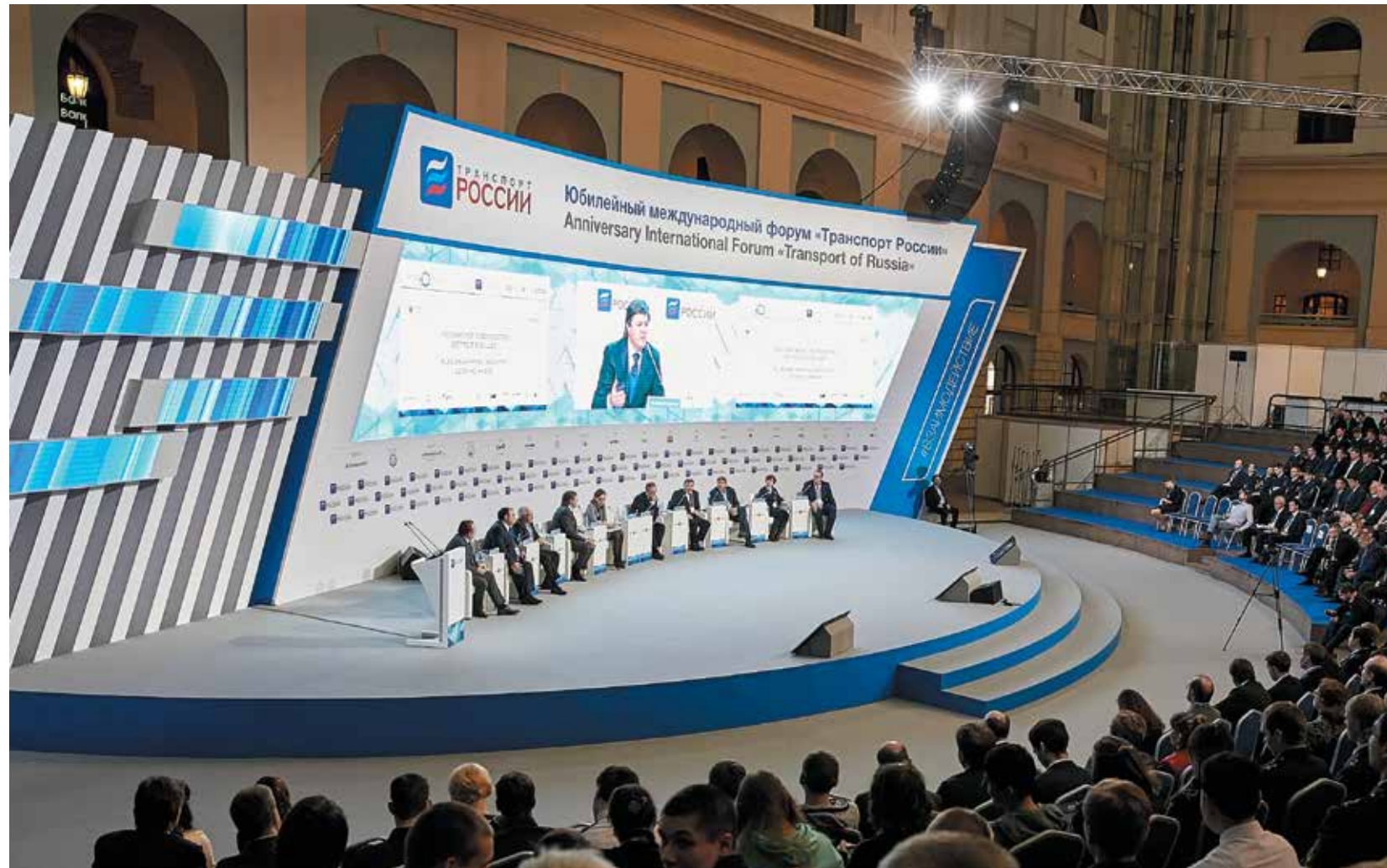
Стр. 11

Дальневосточная кооперация



Сахалинская область намерена заказать два грузопассажирских судна на Хабаровском судостроительном заводе.

Стр. 11



Российское судоходство — взгляд в будущее

Нужен ли России современный морской флот? Что необходимо сделать, чтобы вернуть России былое лидерство в области морских перевозок? С этих вопросов, ответы на которые очевидны, началась панельная дискуссия на Конференции «Российское судоходство — взгляд в будущее», прошедшей в рамках Транспортной недели-2016.

Основными тенденциями, оказавшими влияние на развитие глобального судоходства в последние годы, стали снижение темпов мировой торговли на фоне роста тоннажа, что создало дисбаланс спроса и предложения на фрахтовом рынке. В Международной морской организации продолжается разработка мер по ужесточению экологических требований к судоходству. Все это в значительной степени осложнило условия работы судоходного бизнеса, отметил в своем выступлении заместитель министра транспорта, руководитель Росморречфлота Виктор Олерский.

Ограничения, связанные с сокращением выбросов окислов серы и азота, новые требования в связи со вступлением в силу в сентябре 2017 года Международной Конвенции по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками, требования по энергоэффективности и т.д. влекут за собой дополнительные расходы судовладельцев, и, следовательно, оказывают действие на стоимость перевозок.

Появление нового поколения экологичных и энергоэффективных судов — это новая неизбежная реальность.

Судоходство имеет глобальный характер, и российский шиппинг, являясь неотъемлемой частью шиппинга международного, также должен соответствовать этим требованиям.

Ужесточение экологических требований, внедрение современных технологий становятся основными элементами конкурентной борьбы на международном фрахтовом рынке.

СОСТОЯНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО МОРСКОГО ФЛОТА

Морской флот, контролируемый российскими судовладельцами, по данным UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию) занимает весьма скромные позиции — 20 место, около 1% мирового тоннажа. Для сравнения флот Советского союза в 1990 году занимал 5 место.

С развитием портовой инфраструктуры и динамичным ростом грузооборота торговых портов, к сожалению, перевозки грузов российской внешней торговли на судах под российским флагом остаются на неоправданно низком уровне. Зависимость национальной экономики от импорта морских транспортных услуг остается высокой.

В последние годы наблюдается положительная тенденция по увеличению количества судов под российским флагом, зарегистрированных в Российском международном реестре судов (РМРС). Это стало возможным благодаря мерам, предложенным Минтрансом (прежде всего, принятию закона о поддержке отечественного судостроения и судоходства). Сегодня в РМРС зарегистрированы преимущественно речные суда и суда «река-море» плавания. Роль судов «река-море» довольно существенна как в перевозках народно-хозяйственных грузов, так и в транспортировке экспортных грузов внешней торговли, в первую очередь из внутренних, устьевых и мелководных портов, а также доставке постоянно растущих экспортных массовых наливных и навалочных грузов (нефть, нефтепродукты, зерно, уголь) на морские суда накопители, но для перевозок экспортных грузов требуется крупнотоннажный флот.

По словам выступившего на конференции президента Российской палаты судоходства Алексея Клявина, проблема в том, что России остро не хватает крупнотоннажных морских судов под своим флагом для

обслуживания внешнеторговых перевозок. «Это та ниша, которая может быть и должна быть занята российскими судовладельцами и российским судостроением», — полагает Алексей Клявин.

РАЗУМНЫЙ ПРОТЕКЦИОНИЗМ ИМЕЕТ ПРАВО НА ЖИЗНЬ

В период жестких экономических реформ начала 90-х годов, когда в стране не хватало самого необходимого, высказывались

мнения, что собственный флот современной России не так уж и нужен: все необходимое можно доставить судами под флагами других государств. И флот под российским флагом начал катастрофически сокращаться, суда переводились в офшоры, так называемые страны «удобного флага», предлагавшие льготные режимы налогообложения. С тех пор, как говорится, «Много воды утекло...»

Начало, окончание на стр. 2

