



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



ИМПУЛЬС ДЛЯ РАЗРЕШЕНИЯ КРИЗИСА

СТР. 2



СУДОЗАХОДЫ И ЛОКДАУН

СТР. 6



В НИЖНЕМ ПОБИЛИ РЕКОРД

СТР. 10

АВТОНОМНОМУ СУДОХОДСТВУ — ЗЕЛЕНый СВЕТ

Опубликовано правительственное постановление о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов.

Эксперимент по опытной эксплуатации автономных судов под флагом Российской Федерации пройдет с 10 декабря 2020 по 31 декабря 2025 года.

Согласно документу, участие в эксперименте принимают автономные суда под российским флагом в 11 регионах: Краснодарском, Приморском, Хабаровском краях, Астраханской, Калининградской, Магаданской, Ленинградской, Мурманской, Ростовской и Сахалинской областях, а также в Санкт-Петербурге.

Цели и задачи эксперимента: апробирование на практике систем и процессов автоматического и дистанционного управления автономным; определение эффективности работы системы; отработка технических решений; подтверждение возможности эксплуатации автономного судна в назначенных районах.

Как сообщалось ранее, президент России Владимир Путин призвал как можно быстрее и качественнее утвердить нормативно-правовую базу для автономного судоходства.



НА ПУТИ К НОВЫМ РЕШЕНИЯМ

Для эффективного развития водного транспорта в России требуется разрешить накопившиеся за десятилетия проблемы.

На реке этому будет способствовать новый нацпроект по развитию внутреннего водного транспорта, на море — создание привлекательных условий для работы отечественных судовладельцев и использования российского флага. О новых решениях на фоне кризиса, вызванного пандемией, руководство отрасли и бизнесмены говорили в ходе традиционной «Транспортной недели».

НА РЕКЕ

На реке весь комплекс проблем вытекает из несовершенств инфраструктуры, на которые накладываются остальные проблемы, начиная с маловодности, перекосов тарифной политики, старения и выбытия флота и заканчивая COVID...

Достижение проектных глубин, расшивка узких мест на внутренних водных путях позволят оказывать конкурентные услуги и грузо-владельцам, и туристам. Уйдут в прошлое недогруз, ожидание шлюзования, отток грузов с реки, вынужденная смена маршрутов.

Завершение периода неэффективной работы судов позволит прирастить объемы транспортной работы и ускорить процесс

обновления флота, ведь для принятия судостроительных решений необходимо понимание условий судоходства на длительный, не менее 10–15 лет, период. Наконец-то остановится деградация речных портов...

Именно поэтому первый из федеральных проектов, входящих в состав разрабатываемого Национального проекта по развитию внутреннего водного транспорта, — «Развитие сети внутренних водных путей». Второй — «Развитие грузовых и пассажирских перевозок внутренним водным транспортом и их инфраструктуры», третий — «Повышение уровня безопасности и экологичности внутреннего водного транспорта».

Для справки. Президентом России В. В. Путиным по итогам расширенного заседания президиума Государственного Совета 28 сентября 2020 года было дано поручение рассмотреть вопрос о разработке отдельного национального проекта, направленного на развитие внутреннего водного транспорта и о финансовом обеспечении содержания внутренних водных путей. В нацпроекте должны быть предусмотрены мероприятия по ликвидации лимитирующих участ-

ков, в том числе на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации.

Как рассказал в ходе «Транспортной недели-2020» в Москве руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, в результате реализации нацпроекта не должно остаться участков внутренних водных путей с ограничением пропускной способности или не удовлетворяющих потребностям перевозок, объем перевозок грузов по внутренним водным путям (ВВП) России к 2030 году планируется увеличить в 1,7 раза — до 200 млн тонн в год.

Впрочем, все это — пока только планы и ожидания. В настоящее время содержание внутренних водных путей финансируется ниже нормативов, проект Нижегородского гидроузла притормозился, а проект Багаевского гидроузла — подорожал. Так, по словам главы Росморречфлота, «выход на нормативное финансирование содержание внутренних водных путей планируется лишь в 2023 году и то при условии, что все будет идти так, как задумано». Предварительно скорректированная стоимость строительства Багаевского гидро-

узла составляет уже 29 млрд руб., а заключение Главгосэкспертизы по этому проекту ожидается лишь в феврале следующего года. Решения проблемы низкой водности в Нижегородской области на сегодня нет: все проекты в стадии длительного обсуждения.

В части флота на ВВП тоже не все просто. Хотя меры господдержки, такие как субсидирование части процентных ставок по кредитным и лизинговым платежам, а также судовой утилизационный грант дали ощутимый положительный эффект, проблема с обновлением флота внутреннего водного транспорта все еще стоит очень остро. Так, по оценкам Росморречфлота, минимальная потребность в новом флоте внутреннего водного транспорта составляет порядка 900 судов к 2030 году. В том числе необходимо строительство 680–700 грузовых судов (включая минимум 300 самоходных), 40–45 пассажирских, 175 судов технического флота. Сейчас средний возраст судов внутреннего водного транспорта составляет более 40 лет. Количество годных к эксплуатации судов — немногим более 23 тыс. ед.

Окончание на стр. 2