

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.



№2 (12947)

Выходит один раз в месяц
15 февраля 2015 года

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и ЗАО «Азово-Донское пароходство»

Все для фронта!
Все для Победы!



22 июня 1941 года фашистская Германия вероломно напала на СССР. Вражеские самолеты бомбили речные причалы, уничтожали суда, разрушали мирные города и села. Горе хлынуло в каждую советскую семью.

Стр. 2



Кризис — ВЫХОД есть

Правительство России опубликовало план, направленный на стимулирование экономики и поддержание финансовой стабильности в ближайшие два года. Значительная часть категорий расходов федерального бюджета в 2015 году будет сокращена на 10 процентов. Однако уже принято решение, что сокращение не затронет расходы на оборону, сельское хозяйство и социальные нужды. Планируется, что в течение последующих трех лет расходы федерального бюджета по большинству статей будут сокращаться как минимум на 5 процентов в год.

экономики в регионах. «Точками роста» для регионального развития могут стать проекты по созданию объектов транспортной инфраструктуры. Особенно это актуально в отношении российских внутренних водных путей.

Начиная с 90-х годов прошлого века, существенно сократилось финансирование текущего содержания внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений за счет средств федерального бюджета, также как и финансирование их реконструкции и капитального строительства.

В результате произошло резкое ухудшение качественных параметров ВВП (снижение гарантированных глубин, уменьшение протяженности участков с гарантированными габаритами судовых ходов, с освещаемой и светоотражающей обстановкой).

Одним из важнейших для отрасли внутреннего водного транспорта событий 2014 года стало утверждение правительством России Нормативов финансирования текущего содержания ВВП и СГТС. Однако, по имеющейся в распоряжении Редакции информации, в текущем бюджетном периоде 100-процентное финансирование по нормативам не предусматривается.

По экспертным оценкам, недостаточное финансирование содержания ВВП приведет к переключению грузопотоков на наземные виды транспорта, увеличив

нагрузку на и без того перегруженные железные и автомобильные дороги. В абсолютном выражении даже минимальное сокращение финансирования содержания ВВП приведет к значительно более серьезным расходам на содержание и ремонт инфраструктуры автомобильных дорог.

Кроме того, в актуализированной Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года поставлена задача по переключению части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный, и при отсутствии достаточных государственных мер по поддержке внутреннего водного транспорта задача выполнена не будет.

Пока не принято окончательное решение о том, финансирование каких проектов, предусмотренных Подпрограммой «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», будет отсрочено или отменено. Но любые изменения и сдвиги по срокам реализации на более поздний период проектов по ликвидации лимитирующих участков на ВВП могут иметь очень серьезные негативные последствия для внутреннего водного транспорта.

Последние годы были необычайно сложными для речных судоходных компаний. В навигацию 2014 года в условиях аномальной маловодности (особенно критичной была обстанов-

ка на Волге в районе Городца) объем перевозок грузов по ВВП еще уменьшился по сравнению с предшествующими периодами. По оценкам Российской палаты судоходства только члены Палаты из-за недостаточных глубин на Единой глубоководной системе Европейской части России (ЕГС) не довезли порядка 1,5 млн тонн грузов. В результате, совокупные потери судоходных компаний — членов Российской палаты судоходства за навигацию 2014 года составили около 3 млрд рублей, а бюджеты всех уровней недополучили около 0,5 млрд рублей.

Уменьшение глубины судового хода и, соответственно, пропускной способности ВВП и провозной способности флота привело к снижению эффективности речных перевозок. В совокупности с длительным сроком окупаемости строительства новых судов это не позволяет судовладельцам реализовывать долгосрочные инвестиционные программы по обновлению флота. По данным Российского Речного Регистра средний возраст судов грузового флота уже приближается к 35 годам (несамоходного — более 40) и продолжает увеличиваться. Если лимитирующие пропускную способность ВВП участки не будут устранены, а меры государственной поддержки, направленные на обновление флота, не будут реализованы, процесс падения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по

сравнению с другими видами транспорта продолжится.

Что означает 10-процентное сокращение расходов государственного бюджета для морского транспорта? На публичное обсуждение вынесен проект корректировок ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». В результате секвестра подпрограммы «Морской транспорт» произойдет сокращение прироста портовых мощностей на 36,5 млн тонн в год, а также сокращение программ строительства обеспечивающего и социального флота. Сокращение объемов финансирования по подпрограмме «Морской транспорт» может составить около 57 млрд рублей.

Объем перевалки грузов в российских морских портах при указанном сокращении прироста производственной мощности к 2020 году ориентировочно составит 828 млн тонн. Отметим, что в соответствии со «Стратегией развития портовой инфраструктуры России до 2030 года» этот показатель должен был составить к 2020 году 832,8 млн тонн по консервативному и 915,1 млн тонн по инновационному сценарию развития.

Под секвестр предлагается отдавать проекты в портах Усть-Луга, Кавказ, Архангельск, Оля, проект терминала по перевалке сжиженного газа в поселке Териберка (Мурманская область), а также строительство и реконструкцию систем управления движением судов (СУДС) на подходах к морским портам, реконструкцию объектов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ), строительство вспомогательных судов т.д.

Снижение ранее заданных темпов прироста портовых мощностей страны несет в себе угрозы переключения грузопотоков на порты сопредельных государств и увеличения зависимости российской экономики от импорта морских транспортных услуг, а сокращение расходов на обеспечение безопасности мореплавания — дополнительные риски для окружающей среды.

Безусловно, от сбалансированного развития транспортной системы зависит экономика всех отраслей народного хозяйства. При этом «узкие места» в транспортной системе могут стать барьерами для экономического роста, поэтому опережающее развитие транспортной инфраструктуры и улучшение материально-технической базы транспортного комплекса являются одной из приоритетных задач российской экономики.

По мнению Российской палаты судоходства, требуется дополнить Перечень первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в 2015 году мероприятиями, по поддержке и развитию морского и речного транспорта поскольку от этого зависит функционирование системообразующей транспортной отрасли и обеспечение потребностей экономики в перевозках.

Начало, окончание на стр. 8