

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.



№11 (12956)

Выходит один раз в месяц
15 ноября 2015 года

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА, ЗАО «АЗОВО-ДОНСКОЕ ПАРОХОДСТВО», МГАВТ

Ледокол «Новороссийск» спущен на воду



На Выборгском судостроительном заводе 29 октября 2015 года состоялась торжественная церемония, посвященная спуску на воду ледокола «Новороссийск» — серийного дизель-электрического ледокола проекта 21900М.

Стр. 3

Уровень Рыбинского водохранилища зимой снижаться не будет



По данным РусГидро, вода в Рыбинском водохранилище по состоянию на 30 ноября опустилась до уровня 99,32 м над уровнем моря. При этом так называемый уровень мертвого объема — минимально допустимый уровень воды — в зимний период составляет 96,91 м.

Стр. 8



Нет глубин – нет перспектив

Навигация 2015 года на внутренних водных путях (ВВП) России оказалась самой сложной за последнее десятилетие. По предварительным данным, объем перевезенных по рекам страны грузов сократился примерно на 4% к уровню 2014 года. Даже завоз в районы Крайнего Севера в этом году оказался ниже на 2,5%, чем годом ранее. Причины этого нисходящего тренда озвучивались неоднократно: низкие уровни воды, многолетнее недофинансирование содержания ВВП и сохраняющиеся на ВВП «узкие» места.

По оценкам в нынешнем году по рекам России перевезено около 100 млн тонн грузов. Объем каботажных перевозок останется примерно на уровне прошлого года, а перевозки в заграничном сообщении упадут примерно на 15–16% и составят около 21 млн тонн. Перевозки грузов в районы Крайнего Севера составят порядка 15,7 млн тонн. Пассажирские речные перевозки в 2015 году, напротив, уве-

личились — перевезено почти 12 млн человек, что превышает соответствующий показатель 2014 года более чем на 6%. Рост интереса туристов к речным путешествиям по России связан со значительным удорожанием летнего зарубежного отдыха, а также с ростом туристической привлекательности и безопасности речных перевозок. Вместе с тем, эта тенденция может измениться, считают крупнейшие операторы пассажирского флота. «В сложившей-

ся внешнеполитической, внутриэкономической ситуации и маловодности пассажирские перевозки внутренним водным транспортом нуждаются в дополнительных мерах государственной поддержки, в том числе в налоговой сфере, а также при использовании механизма долгосрочного субсидирования транспортных предприятий», — считает генеральный директор Московского речного пароходства Константин Анисимов.

На сегодня в эксплуатации

в России находится 78 круизных судов, средний возраст которых составляет примерно 38 лет. Через 10 лет, считают эксперты, останется около 40–45 круизных судов, прошедших модернизацию. Только реализация проектов строительства российского пассажирского круизного флота позволит сохранить потенциал туристического флота, а также укрепит имидж России как страны, благоприятной для туризма.

Начало, окончание на стр. 2

ВВП разделят на пути федерального и регионального значения

Правительство Российской Федерации на заседании 5 ноября 2015 года одобрило проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (КВВТ).

Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (КВВТ) подготовлен Минтрансом в соответствии с основными направлениями деятельности правительства России на период до 2018 года.

В настоящее время, согласно нормам КВВТ, внутренние водные пути — это федеральные пути сообщения.

Перечень внутренних водных путей Российской Федерации утвержден распоряжением правительства от 19 декабря 2002 года № 1800-р. При этом содержание и эксплуатация внутренних водных путей, не включенных в перечень, действующим законодательством не регламентируется.

В соответствии с неоднократными обращениями субъектов Федерации (Санкт-Петербург, Ханты-Мансийский автоном-

ный округ — Югра, Красноярский край и др.) законопроект предлагает законодательно закрепить понятие «внутренние водные пути регионального значения».

Внутренние водные пути России будут включать внутренние водные пути федерального значения (которые в настоящее время включены в перечень) и внутренние водные пути регионального значения. Законопроект уста-

навливаются критерии отнесения внутренних водных путей к внутренним водным путям федерального или регионального значения.

Внутренними водными путями регионального значения могут быть пригодные для судоходства участки рек, каналов, озер, водохранилищ, расположенные в границах одного субъекта Федерации, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. При этом внутренние водные пути регионального значения также будут находиться в федеральной собственности.

Законопроект предусматривает право субъекта Федерации в инициативном порядке вносить предложения по созданию внутренних водных путей регионального значения. Решение о включении внутренних водных путей регионального значения в перечень будет приниматься

правительством России.

Кроме того, законопроект предлагает предоставить субъектам Федерации право — но не обязанность — участвовать в финансировании содержания и эксплуатации внутренних водных путей федерального и регионального значения.

Принятие законопроекта позволит использовать отдельные участки рек, каналов, озер и водохранилищ, расположенные в границах региона, для организации и обеспечения безопасного плавания судов в интересах субъекта Федерации.

Законопроект направлен на создание отвечающей современным требованиям нормативной правовой базы для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях России, повышение эффективности государственного регулирования в сфере внутреннего водного транспорта.