

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». 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 (12933)

Выходит один раз в месяц
15 декабря 2013 года

Обстановочные
суда для Северо-
Двинского
ГБУВПиС



Московский судостроительный и судоремонтный завод 5 декабря 2013 года спустил на воду два обстановочных судна проекта 3050.

Стр. 7

Яхтсмены
года-2013



Состоялось подведение итогов присуждаемой ежегодно национальной премии «Яхтсмен года».

Стр. 8

На реке инвесторов нет?

Проблемы финансирования судоходства и судостроения, законотворческой деятельности и повседневной практики обсудили участники «Транспортной недели-2013»



В рамках «Транспортной недели-2013», главного отраслевого события года, ежегодно проводимого в Москве, состоялась выставка «Транспорт России». Наиболее яркими событиями деловой программы выставки стали подписания ряда инвестиционных соглашений по проектам развития морской и речной инфраструктуры. Большой интерес также вызвала конференция «Инвестиции в водный транспорт», в ходе которой обсуждался вопрос повышения инвестиционной привлекательности водного транспорта.

Основные проблемы развития любого бизнеса на внутренних водных путях (ВВП) России известны, пожалуй, всем. Это недостаточная конкурентоспособность речного флота по сравнению с другими видами транспорта, невозможность привлечения долгосрочного и недорогого финансирования для строительства флота, наличие лимитирующих участков, существенное ухудшение качественных параметров ВВП и сезонность работы. В европейской части России навигация продолжается в среднем 6 месяцев, а на реках Сибири — от 2 до 4 месяцев. Такой непродолжительный период эксплуатации флота делает невозможным окупаемость нового судна в приемлемые сроки, а значит, и получение кредита на его постройку.

НЕТ ДЕНЕГ — НЕТ СУДОХОДСТВА

По словам руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта России (Росморречфлота) Александра Давыденко, бюджетные субсидии на содержание внутренних водных путей (ВВП) в последние 20 лет были примерно на 30%

ниже нормативной потребности. В результате этого многие гидротехнические портовые и судоходные гидротехнические сооружения пришли в ненадлежащее состояние.

Как, в свою очередь, отметил Виктор Олерский, основным фактором, влияющим на экономику внутреннего водного транспорта, является сезонность. За короткий судоходный период «не считается» экономика, и это — простая причина низкой рентабельности отрасли, которая лежит на поверхности. Поэтому, если говорить об инвестициях в речную отрасль, то без помощи государства здесь не обойтись. Ведь на реке как таковых инвесторов нет, если только это не инфраструктура, являющаяся транспортным цехом в каком-то индустриальном проекте (например, «Северсталь»). Так, большая часть нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) в европейской части России расположена вдоль рек, и вывоз нефтепродуктов в период навигации в больших объемах осуществляется внутренним транспортом. Раньше отдельные нефтяные компании владели своим флотом. В конечном итоге все пришли к выводу, что каждый должен заниматься

своим делом. И сейчас в числе судоходных компаний нет грузовладельцев.

«Я не вижу инвесторов в речную отрасль, если только в рамках каких-то индустриальных проектов. Потому что отдельно, как в стивидорном бизнесе, на реке крупные проекты пока не считаются», — сказал замминистра.

СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОХОДСТВО — ВЕЧНАЯ СВЯЗКА

«Судостроение — это большая «головная боль» и суперзадача для нас. Хорошее, «живое» судостроение создает дополнительный эффект во многих отраслях. По этой причине всеми развитыми странами судостроению уделяется большое внимание», — убежден Виктор Олерский.

Судостроение без господдержки не существует, даже и в интенсивно развивающемся азиатском регионе. Например, в Китае судостроительные предприятия «в полный рост» поддерживаются государством, несмотря на самую низкую себестоимость производства по сравнению со всем остальным миром.

Заместитель министра отметил, что сегодня существуют

достаточные меры господдержки как судовладельцев, так и судостроителей — министерством транспорта подготовлен и действует Федеральный закон № 305 ФЗ, который был принят Госдумой в 2011 году.

Однако, если в части судоходства он работает, то в части судостроения — нет. Закон предусматривает возможность создания особых экономических производственно-промышленных зон и, к сожалению, приходится констатировать, что за эти последние два года ни одной такой зоны не появилось. До настоящего момента этой нормой закона никто не воспользовался.

Если же говорить о состоянии судостроения в нашей стране, то заводы развиваются по-разному. В первую очередь все зависит от их руководства.

«Самая большая проблема для наших судостроительных предприятий — это их неспособность выполнять контракт в срок и по заявленной в договоре цене», — полагает Олерский. — Спрос на судостроение у нас есть, но за качеством надо следить — иногда оно достаточно низкое».

Начало,
окончание на стр. 2

Россия
вспоминает
адмирала
Невельского

Общероссийское движение поддержки флота обратилось в правительство РФ с предложением создать международный центр исследований имени адмирала Невельского для развития отношений между Россией, Китаем, обеими Кореями и Японией.

В России 5 декабря отмечают 200-летие со дня рождения адмирала и выдающегося исследователя Дальнего Востока Геннадия Невельского.

«Обратились в правительство страны с предложением о создании международного центра имени Геннадия Ивановича Невельского с штаб-квартирой или в Хабаровске, или во Владивостоке», — сообщил РИА Новости в четверг председатель движения капитан 1-го ранга Михаил Ненашев.

По его мнению, этот исследовательский и аналитический центр займется вопросами позитивного взаимодействия между Россией и указанными странами, а также станет инвестиционно-финансовой площадкой в дальневосточном регионе.

Кроме того, для увековечения памяти адмирала движение поддержки флота обратится в Союз кинематографистов России, Минкульт и Союз театральных деятелей с инициативой создать фильм и спектакли об адмирале: «К сожалению, о Невельском за 100 лет, сколько существует кинематограф, нет яркого фильма».

Помимо этого, по словам Ненашева, с руководством Росморречфлота обсуждается вопрос об учреждении премии Невельского для студентов и курсантов транспортных вузов, так как адмирал внес огромный вклад в транспортное развитие.

Геннадий Невельской — российский адмирал, исследователь Дальнего Востока, основатель города Николаевск-на-Амуре. Доказал, что устье Амура доступно для входа морских судов и что Сахалин — остров. Именем Невельского названы залив и пролив на Дальнем Востоке, город Невельск Сахалинской области, улицы в городах Сахалина, Новосибирске, поселке Врангеля города Находка и ряде других мест. С 25 июля 2011 года имя «Адмирал Невельской» носит большой десантный корабль проекта 775 (ТОФ).