

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.



№1 (12946)

Выходит один раз в месяц
15 января 2015 года

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

Северо-Западное пароходство увеличило лихтеровку зерна



В 2014 году перевозки зерновых грузов по контрактам Северо-Западного пароходства (СЗП) с последующей перевалкой на морские суда (лихтеровкой) составили 876 тыс. тонн, превысив на 46% результат прошлого периода.

Стр. 2

Деньги на пассажирские перевозки



В бюджете Московской области предусмотрено финансирование организации водных пассажирских перевозок на период 2014–2018 годы в объеме 65 млн 276 тыс. руб. Об этом сообщает пресс-служба регионального министерства транспорта.

Стр. 7

Нормы по СУБ и портконтролю необходимо изменить

Российская палата судоходства предложила создать рабочую группу по подготовке предложений по внесению изменений в нормативные акты в части системы управления безопасностью (СУБ) судна и осуществления государственного портового контроля, направленных на мотивацию добросовестных судовладельцев.

Как заявил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, необходимо совершенствовать матрицу оценки рисков с целью мотивации добросовестных судовладельцев и сократить избыточный на сегодня перечень нарушений, устранение которых требует подтверждения классификационного общества. Также, по мнению Клявина, необходимо усовершенствовать порядок и процедуру проверок (акт проверки судна, сроки проверок).



Подводя итоги...

Прошедший год был богат на события в сфере водного транспорта и портовой инфраструктуры. Редакция газеты «Водный транспорт» решила напомнить читателям о наиболее значимых событиях, произошедших в отрасли в 2014 году.

Важнейшим событием для внутреннего водного транспорта стало утверждение правительством России новых нормативов по содержанию внутренних водных путей. Как прокомментировал документ министр транспорта Максим Соколов: «Это даст мощный импульс восстановлению, а в дальнейшем — и развитию внутренних водных путей, как мы это видим в дорожной отрасли... Тем более что в 2014 году мы ликвидировали все критически опасные уровни на наших гидротехнических сооружениях и у нас есть четкие планы по их развитию». Между тем в ушедшем году наблюдалось обмеление водных путей, что не могло не отразиться на судоходстве. Так, потери грузопотока через Городецкие шлюзы № 15–16 в навигацию-2014 составили 2,4 млн тонн (то есть 29% от показателя 2013 года). В целом объем перевозок по внутренним водным путям России (ВВП) сократился более чем на 8%. При этом объем дноуглубительных работ в 2014 году вырос в 1,5 раза в сравнении с показателем 2013 года — до 3,5 млн куб. м.

По экспертным оценкам протяженность участков с глубинами менее 4 м в Единой глубоководной системе (ЕГС) Европейской части Российской Федерации превышает 1,7 тыс. км, или око-

ло 25% от всей протяженности ЕГС. Инфраструктурные ограничения стали причиной падения объемов перевозок грузов и туристов, что в свою очередь привело к убыткам судоходных компаний и сокращению их платежей в бюджеты всех уровней. Критически лимитирующими участками, существенно ограничивающими пропускную способность ЕГС, являются: Нижне-Свицкий шлюз, Нижегородский участок в районе Городца на Волге и участок от Кочетовского гидроузла до устья притока реки Дон — реки Маныч.

в районе Городца явилось увеличение интенсивности движения флота на Волго-Донском водном пути, что повлекло увеличение простоев и удлинение рейсов (по экспертным оценкам судовладельцев на — 30–50%).

Напомним, что при разработке Стратегии развития внутреннего водного транспорта (ВВТ) Российской Федерации на период до 2030 года был запланирован объем финансирования крупных инфраструктурных проектов на внутренних водных путях (ВВП) России в размере около 570 млрд. руб.

Грузооборот речных портов России за январь — ноябрь 2014 года снизился на 12,3% в сравнении с показателем 2013 года — до 151,9 млн тонн, сообщил министр транспорта России Максим Соколов. Снижение перевалки грузов в речных портах связано с сокращением объемов перевозки грузов внутренним водным транспортом из-за маловодности.

Так, перевозки металла из Череповца в Астрахань практически прекратились, а в направлении Волжского бассейна — сократились более чем на треть. Остановлена перевозка хлоркалия из Соликамска в Санкт-Петербург, наполовину сократились перевозки отходов металлургического производства из Череповца в пункты Поволжья. Рейсы из портов Западной Европы назначением в порты Каспийского моря пришлось выполнять через Гибралтар. Следствием ситуации

Россия на высочайшем уровне провела Олимпийские игры в Сочи, а моряки и речники нашей страны внесли значительный вклад в это грандиозное событие. Были успешно реализованы все проекты по развитию пассажирской и яхтенной инфраструктуры в Сочи. Благодаря этому после реконструкции в порту Сочи была обеспечена возможность одновременной швартовки двух круизных лайнеров длиной около 300 м и автопарома.

В морском порту Сочи обра-

зованы новые территории для размещения объектов портовой инфраструктуры, сформирована операционная акватория «Новая гавань», построены оградительный мол, волнолом и 4 объекта берегоукрепления, выполнено строительство 6 и реконструкция 12 причалов, построены новые здание пункта пропуска через государственную границу и административное здание, объекты инженерного обеспечения.

Для обеспечения захода в морской порт и безопасной стоянки круизных судов длиной более 311 м, шириной 38,6 м и осадкой 8,8 м ФГУП «Росморпорт» выполнены дноуглубительные работы в объеме 597,3 тыс. куб. м, в результате чего глубины акватории морского порта доведены до отметки 11,5 м.

Кроме того, на Черноморском побережье России (не считая Крыма) появились две яхтенные марины: «Сочи гранд марина» и «Имеретинский». Планируется создание марин в Геленджике, Феодосии и Ялте.

Пассажирскую инфраструктуру планируется развивать и в других бассейнах. Так, началось строительство вокзала в Петропавловске-Камчатском, прорабатывается вопрос о создании пассажирского вокзала в Пионерском (Калининградская область).

Значительным событием для отрасли стал проект организации Керченской паромной переправы, которая явилась единственным путем для перевозки основной массы пассажиров из России в Крым и обратно.

«Наверное, этот пример является беспрецедентным в нашей истории, когда за столь короткий период, да еще и что называется «с колес», мощность переправы и объем проделанной работы, количество перевезенных пассажиров увеличились более чем в 3,5 раза, а если говорить о перевезенном транспорте, то эта цифра будет больше по сравнению с предыдущими периодами более чем в 5 раз, — сказал о работе переправы Максим Соколов. — Сегодня уже 8 пассажирских паромов, которые были оперативно привлечены на Крымскую переправу... обеспечивают непрерывное сообщение. Конечно, будем в дальнейшем развивать инфраструктуру Керченской переправы на крымском и таманском берегу в порту Кавказ, увеличивая мощность и оборот. Было разделено пассажирское и грузовое сообщение, грузовые линии в пиковый период отправлялись из Новороссийска. В самый пик были приняты волевые решения — и железнодорожные подходы были приспособлены под движение автомобилей, а железнодорожные паромы были использованы для снятия пиковых нагрузок... Цифра перевезенных пассажиров за этот год составляет около 2,7 млн пассажиров, воспользовавшихся Керченской паромной переправой».

Функции единого оператора Керченской паромной переправы в 2015 году предполагается передать в Крым.