

Единая глубоководная система России и проблемы повышения эффективности ее использования

Единая глубоководная система России (ЕГС) сегодня обеспечивает около 70 % от общего объема перевозок по внутренним водным путям нашей страны и является частью важнейших международных транспортных путей. На сегодняшний день реализации ее потенциала препятствуют прежде всего проблемы, связанные с низкой пропускной способностью некоторых участков.



Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта **А. А. Давыденко** в интервью нашему журналу рассказал о современном состоянии ЕГС и о мерах, которые предпринимаются для ее развития.

— Александр Александрович, как устроена глубоководная система в европейской части России?

— Единая глубоководная система Российской Федерации (ЕГС) в своем современном виде сформировалась к 1950-м гг. Она базируется на великой русской реке Волге, и в ее состав входят Беломоро-Балтийский канал, канал им. Москвы, Волго-Донской канал и Волго-Балтийский водный путь, которые обеспечивают транспортную связь между Белым, Балтийским, Азовским, Черным и Каспийским морями. Кроме того, действует Северо-Двинская шлюзованная система, проходящая по заповедным историческим местам Русского Севера и соединяющая Волго-Балтийский водный путь с реками Сухона и Северная Двина.

На основном протяжении ЕГС, за исключением нескольких участков, установлены гарантированные глубины судового хода 4 м.

— Насколько эффективно используется ЕГС сегодня?

— В 2010 г. было перевезено почти 70 млн т грузов и 12 млн пассажиров, что составляет две трети от общего объема перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации. На ЕГС находятся 60 речных портов и пристаней, включенных в Перечень портов общего пользования. Через них было переработано 98 млн т грузов. Это также две трети от суммарного объема погрузо-разгрузочных работ всех речных портов России.

В соответствии с Европейским соглашением от 19 января 1996 г., подписанным Российской Федерацией и ратифицированным в 2000 г., ЕГС протяженностью 6,5 тыс. км входит в состав важнейших внутренних водных путей международного значения. Это так называемое Большое европейское водно-транспортное кольцо. Трасса кольца протяженностью более 10 тыс. км проходит по территории 12 стран и вдоль морского побережья еще 4 стран.

— Какие факторы мешают наращивать темпы развития судоходства на ЕГС?

— Наибольшее негативное влияние оказывают лимитирующие участки, на которых глубины не достигают 4 м. Реализация предыдущей федеральной целевой программы в период с 2002 по 2010 г. уже позволила ликвидировать одно из «узких мест» — на Кочетовском гидроузле.

Сейчас основным проблемным местом является 40-километровый участок от города Городец до Нижнего Новгорода, где глубины на судовом ходу составляют менее 2,5 м. В связи с этим транспортные суда вынуждены либо недогружаться, либо производить перегрузку на другие виды транспорта, а

пассажирский круизный флот — перевозить пассажиров автобусами или ожидать спусков воды из Горьковского водохранилища.

Решить эту проблему планируется за счет строительства Чебоксарской ГЭС, которая даст возможность увеличить наполнение Чебоксарского водохранилища с 63 до 68 м. В настоящее время ОАО «РусГидро» проводит проектно-изыскательские работы, которые завершатся в текущем году.

— Прокомментируйте, пожалуйста, ситуацию, которая сложилась с пропускной способностью судов в бассейне Нижнего Дона.

— На этом вопросе стоит остановиться подробно. Самым затруднительным для судоходства является участок от Кочетовского гидроузла до станицы Багаевской — здесь глубины местами не превышают 3,2 м. Таким образом, невозможно использовать на полную загрузку крупнотоннажные суда, на долю которых приходится 80 % объема перевозок грузов. Это приводит к снижению экономической эффективности работы флота, увеличению нагрузки на автомобильный и железнодорожный транспорт. Суммарные потери флота, вызванные неполным использованием грузоподъемности судов и их простоями, составляют более 2 млрд руб. в год. Строительство низконапорного гидроузла в районе Багаевской позволит урегулировать ситуацию, сложившуюся на этом участке водного пути. Нужно отметить, что данный гидроузел даст возможность комплексно решить целый ряд проблем — связанных как с судоходством, так и с водным хозяйством.

Устранение «узких мест» на внутренних водных путях ЕГС крайне важно, так как это позволит на 30 % увеличить объемы перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом, повысить привлекательность ЕГС как транспортной артерии и реализовать транзитный потенциал Российской Федерации.

— Какие меры принимаются Росморречфлотом для развития внутренних водных путей?

— В рамках комплексного подхода Росморречфлот ведет работу по оснащению внутренних водных путей современными системами связи и навигации. В первую очередь это создание системы управления движением судов с использованием элементов Автоматической идентификационной системы. Только в 2010 г. в рамках Федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» и «ГЛОНАСС» на всем протяжении ЕГС было построено 67 базовых береговых станций идентификационной системы. Степень покрытия ЕГС сетью контрольно-корректирующих станций на данный момент составляет около 94 %.

Кроме того, уже созданы комплекты электронных навигационных карт всей ЕГС. После того как суда внутреннего водного транспорта будут оснащены системами отображения электронной навигационной карты и информации (СОЭНКИ), планируется внедрение отраслевого мониторинга транспортных средств. Эта работа ведется под руководством Минтранса России совместно с судовладельцами и Ространснадзором.



В части повышения эффективности использования имущественного комплекса Росморречфлот продолжает работу по реализации концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации. На сегодняшний день проводится анализ и подготовка предложений, касающихся дальнейшего эффективного использования федерального имущества в речных портах.

Минтрансом России разработан и выполняется комплекс мер по открытию внутренних водных путей Российской Федерации для плавания судов под флагами иностранных государств, что связано со вступлением России во Всемирную торговую организацию. Эти мероприятия направлены не только на решение текущих задач, но и на подготовку к открытию внутренних водных путей Российской Федерации.



III Международный железнодорожный салон техники и технологий

07-10 СЕНТЯБРЯ 2011

Экспериментальное кольцо ОАО ВНИИЖТ,
Москва, Щербинка, Россия

Генеральный партнер

Организатор



Совместно с



При поддержке



Генеральный медиа-партнер



Официальная газета







Автор: Тимур Гайфуллин, 6 лет.
2030 ГОД - ВОЗМОЖНО ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР СИСТЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ; УЧАСТНИК 12^{ГО} ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО САЛОНА EXPO1520

WWW.EXPO1520.RU

Тел.: +7(495) 988 28 01, (495) 988 18 00
E-mail: EXPO@EXPO1520.RU

реклама