

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.



№4 (12961)

Выходит один раз в месяц
15 апреля 2016 года

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

Начать без промедления



В настоящее время сеть внутренних водных путей (ВВП) Российской Федерации составляет 101,7 тыс. км, на которых расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения (СГТС), находящихся в федеральной собственности. Общая протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов составляет 49 тыс. км. Состав флота речных судоходных компаний позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов.

Стр. 2

СМП: перевозки растут

Объем перевозок по Северному морскому пути в 2018 году составит 33,8 млн тонн, превысив показатель 2015 года в 6,3 раза. Такой прогноз содержится в итоговом докладе о результатах деятельности Минтранса России за 2015 год, целях и задачах на 2016 год и плановый период до 2018 года.

В 2015 году ФГКУ «Администрация Северного морского пути» выдано 715 разрешений на плавание в акватории Северного морского пути, в том числе 126 судам под иностранным флагом.

В документе отмечается, что в 2015 году было продолжено гидрографическое исследование трасс Северного морского пути, выполнено техническое обслуживание 291 объекта средств навигационного оборудования, где установлены и действуют 30 комплектов автономных источников питания на основе светодиодных технологий, солнечных панелей и ветрогенераторов — уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути составил 39%.

Так, в настоящее время в акватории Северного морского пути в ведении ФГУП «Гидрографическое предприятие» находятся и работают 6 контрольно-корректирующих станций дифференциальной подсистемы глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS на островах Андрея, Столбовой, Каменка, Олений, мысе Стерлигова и реке Индигирка.

На основании проведенных работ в 2015 году создано 153 шт. различных картографических материалов (включая навигационные морские карты, изданные Управлением навигации и океанографии Минобороны России) по акватории СМП. За период с 2010 по 2015 годы создано 1185 шт. различных картографических материалов.

Навигация-2016 открыта!



Азово-Донской и Волго-Донской бассейн по просьбе судоходных компаний на несколько дней раньше срока открыли грузовую навигацию. Движение судов также открыто и в других регионах страны.

Первые суда в балласте пошли из Азовского моря в направлении Волгограда под погрузку. Через шлюз Кочетовского гидроузла вверх первым прошел танкер «Механик Антонов» компании «В.Ф. Танкер».

Открытию навигации предшествовало выполнение значительного объема работ по реконструкции объектов Волго-Донского судоходного канала.

Начало работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений зависит от сроков очищения судовых ходов ото льда. Так, к середине апреля судоходство также началось на нижней и средней Волге, в Самаре, в Москве, Санкт-Петербурге и в Калининградской области.

Сайменский канал открыт для движения судов с 9 апреля 2016 года. Перед началом навигации по Сайменскому фарватеру прошел ледокол Hinaaja Protector. В январе 2016 года Сайменский канал закрывали для необходимого технического обслуживания.

Все ожидания и опасения речников перед навигацией связаны с уровнями воды в реке. Недостаточные для судоходства глубины в последние годы значительно подорвали экономику судоходства. Еще одну навигацию «без воды»

многие судоходные компании просто не переживут. Принятые государством меры поддержки внутреннего водного транспорта внушают определенный оптимизм. Однако главный ответ на вопрос «Будет ли в этом году вода в реке?» может дать только природа.

По предварительным прогнозам в северной части Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части страны ожидаются достаточные для судоходства уровни воды. Наполнение Рыбинского водохранилища продолжается. Если к началу весны уровень воды в водохранилище составлял 98,56 метров по так называемой Балтийской системе абсолютных высот относительно нуля кронштадтского футштока, то по состоянию на 14 апреля этот показатель составлял уже 98,96 метров. Тенденция к наполнению бассейна сохраняется, отметили в пресс-службе компании «Рус-Гидро». Обильное таяние снежного покрова в лесах и болотах внесет немалую «лепту» в наполнение страдающего от безводья водохранилища. На данный момент Рыбинское водохранилище наполнено всего лишь на 60% от объема при нормальном подпорном уровне (101,81 м).

Но для бесперебойной навигации (обеспечения гарантиро-

ванных глубин для осадок судов при максимальной загрузке) необходимый проектный уровень в районе Череповца составляет 99,3 метров по Балтийской системе. В этом случае глубины на Нижней Шексне на судовом ходу будут не менее 3,60 метров. Сейчас в районе города согласно данным ФБУ «Администрация «Волго-Балт» это показатель составляет 99,1 метра.

Ситуация на юге ЕГС несколько сложнее. Из-за необычно сильного и раннего паводка на Дону, ожидания по уровню воды в Цимлянском водохранилище в период навигации пока пессимистичны.

В 2015 году Цимлянское водохранилище установило антирекорд. Уровень воды упал почти что до «критических» 31 метра при проектном уровне 36 метров. В 2016 году пик паводка приходится не на май, а на сере-

дину апреля. Это означает, что максимально Цимлянское водохранилище будет наполнено в начале-середине апреля. В прошлом году Цимлянское водохранилище было максимально наполнено на отметку 32,54 м в период с 22 по 28 мая, а потом уровень начал падать.

По оценкам экспертов, фаза маловодности на Дону продлится достаточно долго — около 30-35 лет. В этой ситуации единственный выход — рациональное использование имеющихся водных ресурсов для обеспечения нужд всех водопользователей, в том числе питьевого водоснабжения, орошения, рыбного производства, энергетики и судоходства. Судоходное бизнес-сообщество надеется, что строительство Багаевского гидроузла решит проблему с учетом интересов всех водопользователей.

