



Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный транспорт» награждена орденом Трудового Красного Знамени.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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».

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А



НА ПАРОМЕ «МАРШАЛ РОКОССОВСКИЙ» ПОДНЯТ РОССИЙСКИЙ ФЛАГ

СТР. 2



ИНФРАСТРУКТУРЕ — ЗЕЛЕНый СВЕТ

СТР. 4



НИС «ПЕТР КОТЦОВ» МОДЕРНИЗИРУЮТ

СТР. 5



В МОНАСТЫРИ НА ВАЛААМ И КОНЕВЕЦ

СТР. 6



КАНАЛ ЖДЕТ МАСШТАБНУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ

СТР. 7



ПЛОХ ТОТ МОРЯК, ЧТО НЕ МЕЧТАЕТ О «СОВКОМФЛОТЕ»

СТР. 11



Фото АДП

СУДОХОДСТВО КРУГЛЫЙ ГОД

Российские реки скоро станут доступны для судоходства не только летом, но и зимой. Проект круглогодичной навигации по «южной подкове» (маршрут Астрахань — Ростов-на-Дону) готовят к запуску в 2030 году. Объем инвестиций оценивается почти в 90 млрд руб. В результате пропускная способность водного пути на маршруте может вырасти на 20% (до 20 млн тонн грузов в год), а также увеличится количество проходов судов по участку более чем на 100 ед. в год.

Правительство Российской Федерации в последние годы большое внимание уделяет развитию внутренних водных путей (ВВП), и это получило свое продолжение в актуализированной Транспортной стратегии. В частности, в Стратегии отмечена необходимость ликвидации порядка 13 тысяч километров «узких мест» на ВВП, затрудняющих судоходство.

В Азово-Донском бассейне для реализации целей Транспортной стратегии ведется строительство Багаевского гидроузла. В октябре 2021 года был заключен контракт на реализацию второго (основного) этапа данного проекта, и подрядчик уже приступил к выполнению строительно-монтажных работ. К 2025 году новый шлюз на нижнем участке Дона должен быть введен в эксплуатацию, что позволит поднять гарантированные глубины судового хода с 340 см до 400 см. Это значительно повысит пропускную способность бассейна.

Вторым ключевым мероприятием в рамках Транспортной стратегии является задача по обеспечению круглогодичной навигации на участке ВВП от Каспийского до Азовского моря.

Протяженность этого пути составляет 1043 км. На нем можно

выделить несколько объектов: участок Нижней Волги от Астрахани до Волгограда (498 км), Волго-Донской судоходный канал и Цимлянское водохранилище (300 км), а также участок Нижнего Дона (243 км). На этом пути гарантированные глубины сейчас варьируются от 340 см на Дону до 380 см на Волге. Период навигации составляет 241 сутки — с 1 апреля по 27 ноября. На текущий момент на этом пути эксплуатируется 18 судоходных гидротехнических сооружений (СГТС). В ближайшее время к этим объектам добавятся и Багаевский гидроузел.

Новым проектом предполагается организация между Каспием и Азовом круглогодичной навигации (11 месяцев в году с учетом текущих и капитальных ремонтов, а также реконструкций).

Для обеспечения круглогодичной навигации необходимо выполнить 4 основных мероприятия. Во-первых, требуется обеспечение круглогодичных навигационных пропусков воды для гарантированных габаритов пути. Во-вторых, нужно обеспечить безаварийную работу всех СГТС. Третье — обеспечение круглогодичных условий для безопасного судоходства. То есть потребуются ледовые проводки судов. И последнее — нужно

выполнять текущий и капитальный ремонт СГТС.

«Ключевым моментом для обеспечения круглогодичной навигации является строительство Багаевского гидроузла. Это позволит сохранить в течение года водные ресурсы Цимлянского водохранилища в объеме порядка 3,3 куб. км. И сохранить навигационный попуск в межнавигационный период», — отметил в ходе V Международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» заместитель руководителя ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Андрей Евгеньевич Лаврищев.

По его словам, также требуется провести реконструкцию плотин Кочетовского и Николаевского гидроузлов, чтобы обеспечить ледовые нагрузки на гидротехнические сооружения.

Для работы 18 судоходных гидротехнических сооружений в ледовых условиях необходимо их комплексное перевооружение, реконструкция в части антигололедных мероприятий и устройств на всех металлоконструкциях, системах управления и контрольно-измерительной аппаратуры, а также исключение образования льда на подходных каналах и в камерах шлюзов.

В настоящее время рассматриваются варианты организации работы средств навигационного обеспечения в зимний период. Кроме того, обсуждается потребность дополнительного технического и экологического флота с ледовым классом, чтобы обеспечивать круглогодичное судоходство.

Для комплексного подхода и решения поставленных задач по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта Университетом имени адмирала Макарова проводится соответствующая научно-исследовательская работа. Ее завершение ожидают к концу марта 2022 года, тогда будут предложены конкретные технические решения для организации круглогодичного судоходства между Каспийским и Азовским морями.

Круглогодичная навигация на данном участке ВВП России позволит увеличить объем перевозок грузов и пассажиров. Кроме того, это придаст импульс к строительству нового транспортного флота, повысит уровень транзитного потенциала российских водных путей на более широком участке — от Черного моря до Каспийского. Ликвидация фактора сезонности работы ВВП позволит повысить конкурентоспособность водного транспорта по отношению к другим видам транспорта.