

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.



№8 (12965)

Выходит один раз в месяц
15 августа 2016 года

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

Новый виток развития



Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова возобновил строительство передового научно-лабораторного комплекса в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России — 2010–2020 годы».

Стр. 2

РАССТАВЛЯЯ ПРИОРИТЕТЫ

Постановлением внесены изменения в Федеральную целевую программу (ФЦП) «Развитие транспортной системы (2010–2020 годы)». Наиболее важным изменением для внутреннего водного транспорта стало включение в ФЦП проекта строительства Багаевского низконапорного гидроузла с одновременным исключением проекта строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

Ранее о необходимости такой корректировки говорили в Федеральном агентстве морского и речного транспорта и Министерстве транспорта России. Так, заместитель руководителя Росморречфлота Виктор Вовкеш в 2015 году отмечал, что если не принять решение о включении проекта Багаевского низконапорного гидроузла в ФЦП и не начать его проектирование, то это может полностью перекрыть движение грузов на юг страны.

Действительно, общий объем перевозок грузов в границах Азово-Донского бассейна ВВП с начала навигации по состоянию на 1 августа 2016 года продолжил снижаться и составил 4 млн 680 тыс. тонн, что на 3,3% ниже уровня аналогичного периода 2015 года. Фактические глубины в июле 2016 года на участке от входа в 132-й канал до Кочетовского гидроузла составляли 370–400 см, от Кочетовского гидроузла до 3121-го км реки Дон — 350–370 см.

Как ранее сообщали в Росморречфлоте, на первом этапе необходимо до 1,5 млрд руб. для того, чтобы начать проектирование Багаевского гидроузла, причем желательно это начать делать уже в 2016 году. В соответствии с утвержденными прави-



Выбирая из двух зол, устраняют наихудшее

Правительство России утвердило временный отказ от строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла в пользу строительства Багаевского гидроузла на юге. При этом пришлось «порезать» ряд других мероприятий, в том числе по строительству обслуживающего флота.

тельством изменениями в ФЦП, проектирование Багаевского гидроузла будет проводиться в 2016–17 годах, строительство — в 2018–20 годах. Общий объем финансирования из средств федерального бюджета составит 22 млрд руб. Результатом проекта должно стать обеспечение гарантированной глубины судового хода в 4 м для прохода крупнотоннажного флота с полной загрузкой по р. Дон.

Строительство Багаевского гидроузла решит не все проблемы с пропускной способностью Единой глубоководной системы европейской части России (ЕГС) еще одним проблемным участком остается Городец на Волге (строительство гидроузла предусмотрено к 2020 году). Строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза также сохраняет свою актуальность, поскольку камера шлюза имеет самые маленькие габариты на ЕГС. Однако в современных условиях государство не может выделить бюджетные средства на одновременную реализацию всех трех проектов, поэтому пришлось расставлять приоритеты.

В настоящее время южное направление более востребовано, а без завершения строительства Нижегородского гидроузла ожидать роста грузопотоков в северном направлении не приходится. Поэтому приоритет был отдан Багаевскому гидроузелу.

Отметим, ранее предполагалось, что строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза завершится в 2018 году. Нижне-Свирский шлюз на Волго-Балте эксплуатируется с 1936 года и по своим габаритам является наименьшим на Волго-Балтийском пути. Размер его камеры составляет всего 200 на 21,5 м. Это не позволяет шлюзовать современные барже-буксирные составы, вследствие чего ограничивается пропускная способность всего Волго-Балта. Введение в эксплуатацию второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла позволило бы увеличить пропускную способность Волго-Балтийского водного пути в 2 раза. Стоимость проекта, в соответствии с прежней редакцией ФЦП, оценивалась в 13 млрд руб.

Что касается проекта Нижегородского низконапорного гид-

роузла (проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на р. Волге в нижнем бьефе Городецкого гидроузла), то в настоящее время идет проектирование. Приступить к строительству предполагается в 2018 году, завершить — в 2020 году. Протяженность реконструируемого участка составляет 45 км. Общий объем финансирования, в соответствии с ФЦП, превышает 41,46 млрд руб. (федеральный бюджет).

Таким образом, если все пойдет по плану, то вначале будет ликвидирован разрыв на Единой глубоководной системе через ввод Нижегородского гидроузла, введен Багаевский гидроузел и лишь затем — Нижне-Свирский. Перспектива разрешения проблем с маловодностью на внутренних водных путях, таким образом, составляет около 5–10 лет, в зависимости от скорости реализации указанных проектов.

ЭКОНОМИКА ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ

Отметим, что строительство Багаевского гидроузла на 9 млрд

руб. дороже проекта Нижне-Свирского и государству пришлось экономить средства на других мероприятиях. Так, изменения ФЦП касаются программы строительства обслуживающего флота. Вместо 159 судов, предусмотренных ранее, программа сокращается до 118 судов, в том числе: обстановочных — 72 ед. (ранее — 102 ед.), судов сбора и переработки отходов, утилизации нефтесодержащих вод — 3 ед. (не изменяется), судов для промерных и изыскательских работ — 15 ед. (ранее — 19 ед.), служебно-вспомогательных судов — 15 ед. (ранее — 22 ед.); земснарядов — 8 ед. (не изменяется); продление срока службы эксплуатируемых судов — 5 единиц (не изменяется). Общий объем финансирования программы сокращается с 18 млрд руб. до 15 млрд руб.

Сокращается и финансирование проекта развития международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай» на территории Российской Федерации на участке Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — граница Республики Казахстан (общей протяженностью около 2200 км). Измененная версия ФЦП снижает объем бюджетного финансирования по данному мероприятию с 10,7 млрд руб. до 3,87 млрд руб.