

Ликвидация лимитирующих участков на внутренних водных путях



В. Н. Вовк,
заместитель
руководителя
Федерального
агентства морского
и речного транспорта
(Росморречфлот)

Снижение пропускной способности внутренних водных путей является серьезным фактором, препятствующим развитию внутреннего водного транспорта. Четыре узких места в Единой глубоководной системе (ЕГС) европейской части страны ограничивают сквозное транзитное судоходство на участке почти в 5000 км. Решить проблему позволят государственные проекты, которые планируется реализовать в ближайшие пять лет.

Ограничение сквозного транзитного судоходства приводит к неполной загрузке флота, временным задержкам на ожидание судами своей очереди на прохождение лимитирующих участков и, как следствие, снижению экономической эффективности перевозок внутренним водным транспортом.

Устранение узких мест – одна из главных задач, стоящих перед отраслью, решение которой предусмотрено в действующих программных документах: подпрограмме «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и включено в проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года.

Обзор узких мест

Вопрос ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях был поддержан Экспертным советом при Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта.

По ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» начата реализация пока трех проектов, предусматривающих устранение лимитирующих участков ЕГС (рис. 1):

- строительство Нижне-Сви́рского шлюза на Волго-Балтийском канале в районе поселка Сви́рьстрой (Ленинградская область);
- создание Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге;
- прокладка нового судового хода на Саралаевском водном узле на нижнем участке Волги.

Кроме того, необходимо принять решение о строительстве Багаевского низконапорного гидроузла на Нижнем Дону.

Нижне-Сви́рский шлюз на Волго-Балте эксплуатируется с 1936 г. Это самый узкий и короткий шлюз на Волго-Балтийском водном пути. Размеры его камеры (200 × 21,5 м) не позволяют эффективно шлюзовать современные барже-буксирные составы. Вследствие этого ограничивается пропускная способность всего Волго-Балта.

В соответствии с подпрограммой «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» предусмотрено создание второго шлюза (рис. 2).

Реализация этого проекта разбита на три этапа:

Единая глубоководная система это:

- 6,5 тыс. км внутренних водных путей
- 90 % судоходных гидротехнических сооружений
- 70 % грузооборота на внутренних водных путях

- Реализуемые проекты
- Проект, решение по которому не принято



Рис. 1. Лимитирующие участки на внутренних водных путях РФ

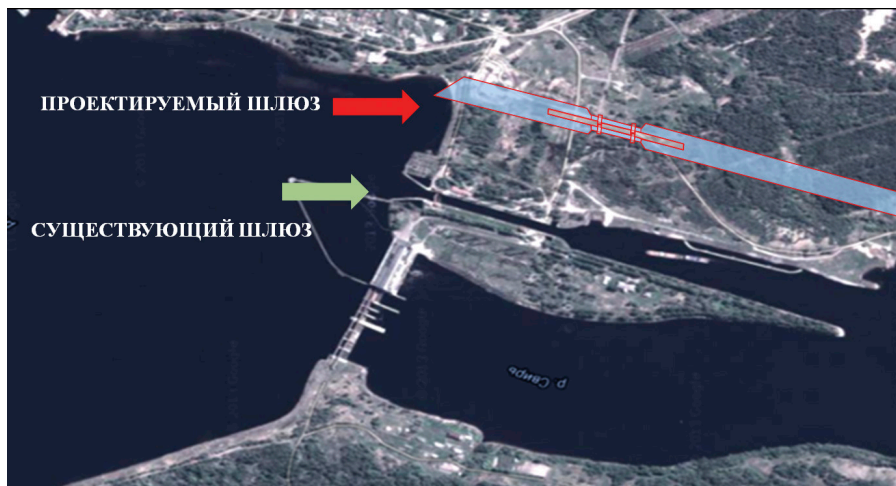


Рис. 2. Схема расположения Нижне-Свирского гидроузла



Рис. 3. Лимитирующий участок в районе Нижнего Новгорода

- создание первоначальных объектов, в числе которых грузовой причал с подходами и акваторией;
- строительство первоочередных объектов, автомобильных дорог;
- строительство шлюза.

Работы первых двух этапов проведены. Проектирование шлюза планируется закончить в 2015 г., реализовать проект полностью – в 2018 г.

Введение в эксплуатацию новой нитки шлюза позволит увеличить количество шлюзований, сократит простой флота и как следствие увеличит грузопоток в направлении Балтики.

На участке реки Волги между Нижним Новгородом и Городцом (рис. 3), практически в центре ЕГС, на протяжении уже более 50 лет снижаются глубины судового хода. Проведенные ранее дноуглубительные и выправительные работы, а также повышенное исполь-

зование водных ресурсов Рыбинского и Горьковского водохранилищ не дали эффективных результатов.



Рис. 4. Место размещения проектируемого Нижегородского низконапорного гидроузла

На этом участке критически низкие уровни в районе Городца привели практически к полной остановке движения транзитного флота с юга на север и обратно в навигацию 2014 г. Гарантированная глубина для прохождения судов с осадкой 3,1 м выдерживалась в течение лишь 3 % времени от всего периода навигации. Беспрепятственно смогли проходить суда с осадкой не более 1,7 м. Для обеспечения даже таких условий пришлось использовать ограниченные водные ресурсы Рыбинского водохранилища, снижая его уровни ниже минимального навигационного уровня почти на один метр. В результате потери грузопотока через Городецкие шлюзы из-за недогруза судов составили около 2,7 млн т, что привело к снижению на 37 % объема перевозок к навигации 2013 г. Кроме того, по сравнению с прошлым годом на 6 % выросли простои судов в ожидании шлюзования.

Условия навигации в районе Городца также негативно сказались и на пассажирских перевозках. Из 283 запланированных рейсов фактически через шлюзы было сделано всего 65 %.

Для решения этой проблемы в 2014 г. начато проектирование Нижегородского низконапорного гидроузла (рис. 4). Предварительно выбран его створ, проведено рекогносцировочное обследование зоны будущего водохранилища, разработаны 3D-модель и макет гидроузла.

В ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» строительство Нижегородского низконапорного гидроузла предусмотрено в период с 2017 по 2020 гг. с объемом финансирования 41,6 млрд руб.

Ввод в эксплуатацию нового гидроузла позволит гарантировать необходи-

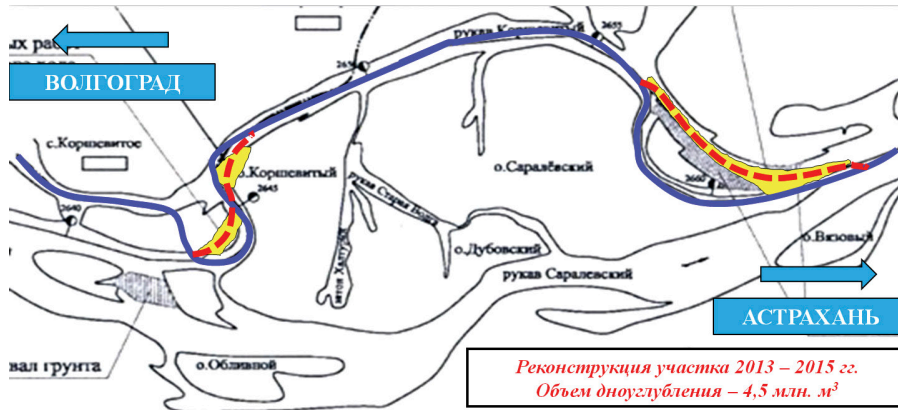


Рис. 5. Создание новых участков судового хода на Саралевском гидроузле

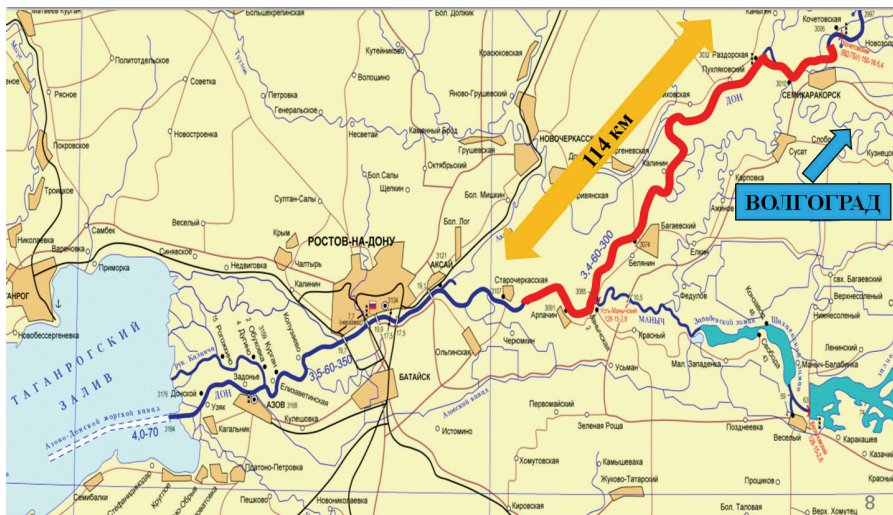


Рис. 6. Лимитирующий участок на Нижнем Дону – от Кочетовского гидроузла до города Аксай

мые глубины в течение всего периода навигации и обеспечить полную загрузку судов, следующих с Камы, средней и нижней частей Волги.

На Саралевском водном узле (Нижняя Волга) протяженностью около 30 км постоянно ухудшаются условия для прохождения судов и составов длиной более 100 м.

В рамках реализации подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» были спроектированы новые участки судового хода (рис. 5).

Капитальные дноуглубительные работы начаты в 2013 г. и в 2015 г. будут полностью завершены, общий объем выемки грунта составит 4,5 млн куб. м. Это позволит повысить безопасность судоходства и исключить простои судов при прохождении данного участка.

На Нижнем Дону ликвидация узких мест ЕГС началась с ввода в эксплуатацию в 2008 г. второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла. В результате объем перевозок грузов на данном участке

увеличился на 30 % и в 2014 г. составил порядка 15 млн т.

По оценке судоходных компаний, уже к 2020 г. реальная потребность перевозки на этом участке составит около 18 млн т грузов. Кроме того, ожидается увеличение грузопотока в направлении полуострова Крым.

После завершения реконструкции гидротехнических сооружений на Волго-Донском судоходном канале максимальная осадка судов составит 3,6 м. Однако на участке Нижнего Дона от Кочетовского гидроузла до города Аксай (рис. 6) проходная осадка судов составляет всего 3,2 м. В маловодные годы она снижалась до 2,7 м (2011 г.). При этом суммарные потери флота из-за неполного использования грузоподъемности составляют, по оценке судоходных компаний, 2,6 млн т в навигацию.

Проведенные предпроектные работы подтвердили, что строительство Багаевского низконапорного гидроузла на Дону устраним существующий лимитирующий участок и обеспечит прохождение судов с осадкой 3,6 м. Стоимость

строительства в ценах 2014 г. составляет 38,5 млрд руб.

Целесообразность создания Багаевского низконапорного гидроузла поддержана всем судоходным сообществом и Экспертным советом при Совете Федерального агентства морского и речного транспорта.

Строительство Багаевского низконапорного гидроузла включено в инновационный вариант Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. (утвержден 26 июня 2014 г., № 1032) и в Стратегию социально-экономического развития Южного федерального округа на период до 2020 г. (распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2011 г., № 1538-р).

Для принятия положительного решения о реализации данного мероприятия необходимо включить его в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» с обеспечением соответствующего объема финансирования.

Пропускная способность Волго-Донского судоходного канала (ВДСК) в целом в пиковый период навигации фактически на 16 % превышает его максимальную проектную нагрузку (рис. 7). Основной объем грузов, транспортируемых по каналу, переходит с судов «река-море» в портах Азово-Черноморского бассейна на крупнотоннажный флот и экспортируется за пределы Российской Федерации. По прогнозам экспертов, общий рост грузопотока в данном направлении возможен до 40 %, в том числе на внутренний водный транспорт. В связи с этим мероприятия по расширению пропускной способности Волго-Донского судоходного канала приобретают особую актуальность.

Необходимо отметить, что техническим проектом 1952 г. уже предусматривалось строительство вторых ниток шлюзов ВДСК, но реализация проекта была отложена в связи с недостаточным объемом грузопотока на тот момент.

Новый комплекс мер

Несмотря на существующую программу действий по устранению основных лимитирующих участков на ЕГС, ситуация в этой сфере остается проблемной. Так, вследствие многолетнего недофинансирования на содержание внутренних водных путей объективно сокращались дноуглубительные работы и снижались категории средств навигационной обста-



Рис. 7. Волго-Донской судоходный канал

новки. Все это сказалось на параметрах судовых ходов и на снижении их провозной и пропускной способности.

Правительство Российской Федерации 2 декабря 2014 г. утвердило новые нормативы на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений с поэтапным переходом на полное финансирование к 2018 г. Это создаст условия для восстановления необходимых параметров внутренних водных путей с учетом фак-

тического и перспективного роста грузопотоков.

Такие меры особенно актуальны для Сибири и Дальнего Востока, на территории которых протяженность безальтернативных водных путей составляет 60 % от общей протяженности, по ним перевозятся 30 % грузов и более 50 % пассажиров от общего объема перевозок внутренним водным транспортом.

Повышение качественных характеристик внутренних водных путей до-

стигается при реализации двух задач исходя из максимального экономического эффекта и социальной значимости:

- восстановления гарантированных габаритов судовых ходов с целью увеличения провозной способности флота на 197 участках общей протяженностью почти 26,4 тыс. км;
- увеличения протяженности внутренних водных путей с круглосуточным движением судов на 103 участках с гарантированными габаритами общей протяженностью около 18 тыс. км.

Решение указанных задач полностью соответствуют поручению Президента Российской Федерации (от 28 ноября 2014 г. № Пр-2750) об обеспечении координации деятельности в сфере внутреннего водного транспорта и обеспечении безопасности судоходных гидротехнических сооружений.

Устранение узких мест и улучшение качественных параметров внутренних водных путей позволит достичь существенного роста показателей эффективности внутреннего водного транспорта и в целом обеспечит устойчивое развитие отрасли в ближайшей и долгосрочной перспективе.

Connecting Global Competence

В нужном месте в нужное время: На ведущей международной выставке логистики, мобильности, ИТ и управления цепями поставок Вас ожидают более 2000 участников из 63 стран. Вы не должны это пропустить!

КУПИТЕ БИЛЕТ ПРЯМО СЕЙЧАС – ВСЕГО ПАРА КЛИКОВ:

»» www.transportlogistic.de/tickets/en



**LOGISTICS
MAKES IT
HAPPEN**








5–8 МАЯ 2015

MESSE MÜNCHEN,
ГЕРМАНИЯ

ООО «Мессе Мюнхен Консалтинг» · info@messe-muenchen.ru · Тел. +7 495 697 16 70/72



THE LEADING EXHIBITION