

COLLECTION BY GAGARINALG.RU

Реки России должны работать!



Автор: Руководитель Росморречфлота Александр Давиденко

Источник: ["Транспортная стратегия XXI век"](#), №26, 2014 г.

От Волги до Енисея созданы и успешно функционируют гидротехнические судоходные сооружения.

Даже в век скоростных сообщений реки не потеряли своего транспортного значения. Тем более для нашей страны. Ведь Россия располагает значительной сетью внутренних водных путей, которые обеспечивают транспортное обслуживание 68 субъектов Российской Федерации, безальтернативное в районах Крайнего Севера, а также внешнеторговые перевозки. Кроме того, перевозки речным транспортом экономически выгодны, экологически безопасны.

Историческая справка

История развития внутренних водных путей и строительства искусственных судоходных гидротехнических сооружений в России насчитывает около 300 лет. Инициатором выступил Петр I, который прекрасно понимал как их стратегическое значение, так и важность для развития экономики страны.

Наибольшее развитие внутренние водные пути и судоходные гидротехнические сооружения получили в 30–70-х годах XX столетия. В 1933 году введен в эксплуатацию Беломорско-Балтийский канал, в 1937-м – уникальный канал Москва – Волга (с 1947 года – канал имени Москвы), в 1952 году – Волго-Донской судоходный канал, в 1964 году, после коренной реконструкции Волго-Балтийского водного пути, наша столица город Москва стала портом пяти морей.

Гидротехнические комплексы

Многие сооружения были построены в рекордно сжатые сроки. Трудно переоценить подвиг тех людей, которые в тяжелейших условиях строили поистине грандиозные и уникальные сооружения на реках нашей страны.

В результате в европейской части Российской Федерации была создана Единая глубоководная система протяженностью 6,5 тысячи км, участки которой входят в перечень Европейского соглашения о внутренних водных путях международного значения, а также являются маршрутами международного транспортного коридора «Север – Юг». В составе крупных гидротехнических комплексов судоходные сооружения созданы на Волге, Каме, Дону, Оби, Енисее.

Судоходные гидротехнические сооружения являются федеральной собственностью, важнейшими инфраструктурными объектами внутренних водных путей Российской Федерации.

Они осуществляют пропуск судов, поддерживают уровни в бьефах и глубины судовых

ходов, а также обеспечивают условия для выработки электроэнергии и водоснабжения населенных пунктов, промышленных и сельскохозяйственных предприятий. Всего из 723, в том числе 335 сооружений подлежат декларированию безопасности. Из них 10 шлюзов, 11 гидроэлектростанций, 8 насосных станций, 115 дамб, 93 плотины, 11 аварийно-заградительных ворот, 31 водоспуск, 128 каналов и другие.

Эксплуатацию СГТС осуществляют девять администраций бассейнов внутренних водных путей и ФГУП «Канал имени Москвы».

Стратегия развития

Во всем мире внутренние водные пути играют важную роль в транспортном обеспечении потребностей экономики. И для их развития используются в том числе искусственные гидротехнические сооружения. Европейский союз принял специальную программу по развитию речного транспорта и переключению грузопотоков.

Руководством страны перед нами поставлены задачи по переключению грузопотоков на внутренний водный транспорт с других видов транспорта, повышения его конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности. В прошедшем году Правительством РФ одобрена Стратегия развития внутреннего водного транспорта, призванная реализовать поставленные задачи.

Речной транспорт остается востребованным и в быстро изменяющемся, особенно в области технического прогресса, мире. Поэтому одним из вызовов для него в настоящий момент является формирование новых конкурентных предложений участников транспортного процесса.

COLLECTION BY GAGARINALG.RU