February, 15

УВТ-12

Алексей Архипов

**Водный транспорт в России**

Водный транспорт играет важную роль в грузовых и пассажирских перевозках. До 50 миллионов тонн грузов перевозятся по внутренним водным путям России (рекам, озёрам, водохранилищам и каналам); их общая длина – свыше 400 тысяч километров.

При использовании рек и других водных объектов для судоходства необходимо поддерживать нормативную глубину, режим стока и другие условия для регулярной работы водного транспорта в навигационный период.

Но география страны и климат ограничивают возможности судоходства. Главные российские реки текут с юга на север, а не с востока на запад, что препятствует их использованию на протяжении русской зимы.

Главные российские порты, обеспечивающие доступ к Балтийскому морю, - Санкт-Петербург и Калининград, Новороссийск и Сочи – главные черноморские порты. На Владивосток, Находку, Магадан и Петропавловск-Камчатский приходится основная часть морских перевозок по Тихоокеанскому побережью. Крупнейший арктический порт, Мурманск, имеет незамерзающую гавань, несмотря на его расположение на северном берегу Кольского полуострова.

В 2005 году у российского торгового флота было около 800 судов общей вместимостью более 1000 тонн, из которых половина - это стандартные грузовые суда, около 100 нефтяных танкеров и восемьдесят контейнеровозов. Кроме того, Россия владеет 235 судами весом более 1000 тонн, которые находятся в заграничном реестре. В 2005 году торговый флот перевёз более 500 миллионов тонн грузов.

Судоходные внутренние водные пути простираются на 101 000 километров, из которых 16 900 километров являются искусственными и 60 400 - судоходны в ночное время. Лодки российского речного флота обеспечивают большую часть внутреннего судоходства, на которое в 2005 году приходилось 514 млн. тонн грузов. Российское правительство предприняло усилия по децентрализации контроля над водным транспортом и отделению контроля лайнеров от портов.

Водный транспорт, не требующий высокого качества воды, является одним из наиболее значимых источников загрязнения воды нефтепродуктами и законсервированными веществами.

Лесосплав негативно влияет на экологическую обстановку водных объектов, так как изменяет естественное состояние дна и загрязняет водные объекты затонувшим лесом.

В некоторых случаях интересы водного транспорта противоречат интересам других водопользователей и потребителей, таких как водоснабжение, ирригация и гидроэнергетика.

Например, гидротехническое сооружение, с одной стороны, увеличивает глубину и ширину водного пути, но, с другой стороны, затрудняет водную транспортную деятельность за счёт сжатия продолжительности навигационного периода, резких дневных и недельных колебаний сбросов и уровней воды в бухте гидроэлектростанции.

В настоящее время широко используется мониторинг водных объектов. Система контроля над акваториями в России основана на формировании мониторинга во всех бассейнах судоходных рек. Научные принципы мониторинга акватории помогают разработать стратегию контроля, использования и охраны водных ресурсов и внутренних водных путей России.