Проект

**Концепция развития внутренних водных путей Российской Федерации на период до 2024 года**

Федеральный проект «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры направлен на повышение пропускной способности внутренних водных путей - стратегической задачи, поставленной в Указе Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204.

**Цель федерального проекта**: создание условий для роста грузопотоков по внутренним водным путям и получение системных эффектов за счет перевода массовых и тяжеловесных грузов на реку, сокращения расходов на содержание автодорог и инфраструктуру железнодорожного транспорта, снятия пиковых нагрузок с наземных видов транспорта, ускорения доставки грузов и пассажиров по магистральным сухопутным путям сообщения, развития отечественного судостроения, улучшения экологии мегаполисов и регионов.

Общая протяженность внутренних водных путей Российской Федерации составляет 101,5 тыс. км. При этом 78 % водных путей являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров, по 53,4 тыс. км обеспечивается «северный завоз». Ежегодно водный транспорт перевозит порядка 118 млн. тонн грузов и 13 млн. пассажиров (приложение 1). Объем речных перевозок для жизнеобеспечения населения и промышленности регионов в рамках Северного завоза составляет около 18 млн. тонн в год.

В регионах Российской Федерации, где имеются эксплуатируемые внутренние водные пути, создается около 90 процентов валового внутреннего продукта и проживает 80 процентов населения страны. В то же время на долю внутреннего водного транспорта в Российской Федерации приходится менее 2,8 процентов общего грузооборота всех видов транспорта, в то время как во Франции - 10 процентов, Германии - 11 процентов, Нидерландах - 34 процента грузооборота при устойчивой тенденции роста речных перевозок, прежде всего грузов в контейнерах.

Реализация решений президиума Государственного совета по вопросу развития внутренних водных путей 15 августа 2016 года позволила уже с 2017 года остановить снижение грузооборота на внутреннем водном транспорте, привлечь новую грузовую базу, прежде всего благодаря увеличению объемов финансирования на их содержание (в 2017 году дополнительно выделено 4,5 миллиарда рублей, общий объем финансирования 17,9 млрд. руб.), что послужило стимулом развития отечественного судостроения.

Обеспечение нормативного содержания внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, а также инвестирование в проекты развития и модернизации речной инфраструктуры, позволят сделать следующий шаг – перейти от стабилизации объемов речных перевозок к их росту.

Общий объем финансирования из федерального бюджета за период 2019-2024 годов, предусмотренный федеральным проектом «Внутренние водные пути», составляет **281,96 млрд. руб.** (приложение 2), и направлен на:

* **обеспечение базового уровня внутренних водных путей и их инфраструктуры** - поддержание существующих параметров внутренних водных путей и обеспечение нормального уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений - **207,66 млрд. руб.** (74 % от общей суммы);
* **проекты «роста»** - повышение пропускной способности на70 млн. тонн за счет ликвидации «узких мест», лимитирующих участкови улучшения их качественных параметров на 11,4 тыс. км для реализации возможностей роста грузопотоков и пассажирского судоходства - **74,30 млрд. руб.** (26% от общей суммы).
1. **Обеспечение базового уровня внутренних водных путей и их инфраструктуры (207,66 млрд. руб.).**
	1. Комплексным планом на поддержание **существующих параметров** внутренних водных путей и сохранение технического состояния объектов их инфраструктуры с 2019 по 2024 годы предусмотрено **131,41 млрд. руб.** (текущее содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений) (приложение 3). Это позволит:

- поддерживать гарантированные габариты на 53,4 тыс. км водных путей для **завоза жизнеобеспечивающих** грузов в районы Крайнего Севера. Это безусловные финансовые затраты, которые необходимы для обеспечения жизни населения, проживающего на труднодоступных территориях - **32,10 млрд. руб**.;

- обеспечить **содержание 741** судоходного гидротехнического сооружения – **55,08 млрд. руб.**, из них более 600 сооружений имеют комплексное назначение и обеспечивают водоснабжение населения и промышленных предприятий, гидроэнергетику, обводнение, судоходство.

- обеспечить поддержание существующих параметров внутренних водных путей на 48,2 тыс. км - **44,23 млрд. руб**., с учетом специфики и технологии выполнения дноуглубительных работ (например, уменьшение объемов дноуглубительных работ в текущем году приведет к их росту в последующие годы, с увеличением объема финансирования), а также мероприятий, отложенных вследствие длительного недофинансирования (более 5 млрд. руб.).

* 1. На комплексные проекты **реконструкции объектов инфраструктуры** бассейнов внутренних водных путей предусмотрено **57,64 млрд. руб.** (приложение 4).

Проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений направлены на преодоление многолетней тенденции критического ухудшения их технического состояния в связи с длительным периодом недофинансирования, вследствие чего к 2010 году доля судоходных гидротехнических сооружений, с опасным и неудовлетворительным уровнями безопасности превысила 24%.

К 2024 году на водных путях не останется объектов, имеющих опасный уровень безопасности. Проведенная реконструкция позволит в дальнейшем поддерживать нормальное техническое состояние гидротехнических сооружений за счет капитальных и текущих ремонтов, не требуя больших инвестиционных затрат.

* 1. Для поддержания параметров внутренних водных путей предусмотрено **обновление обслуживающего флота** - **18,61 млрд. руб.** (приложение 5).

По состоянию на 1 января 2019 г. на балансе администраций бассейнов внутренних водных путей находится 2346 судов технического флота, в том числе земснарядов – 152 единицы. Средний возраст судов технического флота превышает 38 лет. С 2004 года выбыло более 30% технического флота, из оставшихся – 17% судов находится в неудовлетворительном техническом состоянии, и требует ремонта или замены.

Суда устарели физически и морально. Задача обновления технического флота многие годы откладывалась. Программа его обновления начата только в 2011 году. За период 2011-2018 годов построено 60 судов общей стоимостью
5,07 млрд. руб., что явно недостаточно. В связи с чем, до 2024 года в рамках федерального проекта планируется построить 118 единиц технического флота на общую сумму 18,61 млрд. руб.

При этом будет проведена структурная и количественная оптимизация состава обслуживающего флота по бассейнам, которая обеспечит сокращение затрат на его содержание, а также содержание внутренних водных путей за счет совершенствования технологии выполнения дноуглубительных и путевых работ новыми инновационными судами технического флота с высокой степенью автоматизации и повышенной производительностью. Также прорабатывается вопрос строительства 20 земснарядов нового проекта с использованием механизма лизинга.

1. **Проекты роста (74,3 млрд.руб.).**
	1. **Повышение пропускной способности внутренних водных путей ЕГС в результате ликвидации «узких мест» при строительстве новых гидротехнических сооружений - 61,64 млрд.руб.**

Для устранения инфраструктурных ограничений и обеспечения единой глубины 4 метра на внутренних водных путях ЕГС, которая позволяет эффективно использовать крупнотоннажный флот, реализуются ключевые для водного транспорта проекты:

строительство **Багаевского гидроузла** *(20,58 млрд. руб.) –* **увеличение пропускной способности на 19,0 млн. тонн.** Современное состояние участка водного пути на р. Дон ниже Кочетовского гидроузла не обеспечивает существующую потребность в перевозке на экспорт нефтепродуктов, серы, зерна в направлении морских портов Азово-Черноморского бассейна. Установленная гарантированная глубина судового хода от Кочетовского гидроузла до г. Аксай обеспечивалась только на протяжении 33 суток и снижалась в маловодные годы до 2,5 метров. Реализация проекта позволяет решить стратегические задачи водообеспечения двух субъектов Российской Федерации, оздоровления Цимлянского водохранилища.

строительство **Нижегородского гидроузла** *(41,06 млрд. руб.)* – **увеличение пропускной способности на 36,6 млн. тонн.**

В настоящее время существующая глубина судового хода от г. Городец до Нижнего Новгорода - 2,2 метра (вместо гарантированной 4 метра). За счет специальных попусков воды возможно ее увеличение до 3,5 метров всего на протяжении 4-х часов в сутки. Месторасположение данного объекта в центре реки Волга на пересечении транспортно-логистических цепей доставки грузов как для снабжения европейских регионов России, так и внешней торговли в рамках транспортных коридоров по направлениям "Запад - Восток" и "Север - Юг", предопределяет приоритетность данного проекта для обеспечения динамичного роста грузопотоков, а также пассажирских перевозок на туристских маршрутах, по магистральным водным путям России.

Для отрасли **критически** важно **построить** эти объекты, которые позволят достичь следующих **результатов**:

* обеспечение **унифицированной глубины 4 метра** на магистральных внутренних водных путях ЕГС и повышение их **пропускной способности на 55,6 млн. тонн**, создание стимулов для обновления грузовых и пассажирских судов.
* **рост грузопотоков** в створе Багаевского гидроузла к 2024 году **в 1,5 раза** по сравнению с 2018 годом до 15,9 млн. тонн; Нижегородского гидроузла - в **4,8 раза** до 22 млн. тонн.
* строительство объектов окажет большое влияние на рост экономики в целом с учетом генерирования эффектов в смежных отраслях, в том числе в судостроении: совокупный **социально-экономический эффект** оценивается в сумме **160 млрд. руб**.
* при сбалансированном развитии портово-логистической инфраструктуры открываются широкие возможности роста перевозок в прямом смешанном железнодорожно-водном и водно-автомобильном сообщениях с учетом рационального переключения части грузопотоков массовых грузов с наземных на внутренний водный транспорт при снятия пиковых нагрузок с автомобильных и железных дорог в период навигации. **Потенциально возможный объем переключения грузов** с наземных на внутренний водный транспорт оценивается **в 107 млн. тонн**.
* **рост перевозок** пассажиров на **туристских маршрутах**. Благодаря снятию инфраструктурных ограничений на ЕГС, будет обеспечено беспрепятственное прохождение пассажирских туристических судов, созданы новые маршруты в смешанном река-море плавании в Каспийском и Азово-Черноморском бассейнах.
* создание стабильных и понятных для бизнеса условий судоходства на участках внутренних водных путей является гарантией заинтересованности бизнеса в инвестировании развития речной инфраструктуры и строительстве грузовых и пассажирских судов.
	1. **Формирование пакета перспективных проектов улучшения параметров внутренних водных путей на основе принципов проектного управления (12,66 млрд. руб.).**

Для реализации проектного подхода к развитию инфраструктуры отдельных участков внутренних водных путей в 15 администрациях бассейнов внутренних водных путей созданы 24 рабочие группы по вопросам мониторинга анализа состояния и перспективного развития водных путей. Они выполняют функции проектных офисов: проводят мониторинг текущего состояния и выявление точек роста грузопотоков, обобщают предложения субъектов РФ, органов государственной власти, бизнес сообщества о необходимости улучшения габаритов пути для реализации предлагаемых проектов коммерческой и социальной направленности. После предварительного отбора предложения направляются в Росморречфлот для принятия решений, на основании критериев отбора, по изменению параметров водных путей и выделению финансирования из федерального бюджета.

В качестве **основных критериев** отбора коммерчески ориентированных проектов приняты:

* наличие подтвержденной грузовой базы или спроса на пассажирские перевозки, для которых необходимо улучшение габаритов внутренних водных путей;
* готовность субъектов РФ и бизнеса к софинансированию проектов при обеспечении требуемых габаритов судовых ходов.

К настоящему времени по результатам работы с субъектами России и бизнес сообществом осуществляется ряд проектов на основе государственно-частного партнерства различной направленности (приложение 6), в том числе:

* *по развитию круизного судоходства***:** инвестором (ООО «КОНТ») в 2017-2018 гг. построено 11 пассажирских причалов в Северо-Западном и Центральном регионах, для обеспечения подхода судов, Росморречфлотом выполнено дноуглубление за счет средств федерального бюджета (50 млн.руб.), результат - в 2018 году выполнено 37 рейсов и перевезено 6 975 туристов; по инициативе Республики Татарстан, Росморречфлотом проведено дноуглубление, и обеспечены гарантированные габариты водных путей на условиях софинансирования из регионального бюджета (до 50%), результат – в 2018 году в Свияжск и Болгары обеспечен заход 240 пассажирских судов, в основном круизных, программа рассчитана на длительный период; строительство двух уникальных для России туристических судов проекта PV300, отвечающих современным международным стандартам комфортабельности, энергоэффективности, экологичности на заводах «Красное Сормово» и «Лотос», инвесторы – ООО «Московское речное пароходство» и ООО «Водоходъ»;

*по переключению грузопотоков на реку*: по соглашению с администрацией Алтайского края и заинтересованными предприятиями в 2015-2018 г.г. Росморречфлотом улучшены параметры судового хода, при финансировании из федерального, региональных бюджетов и внебюджетных источников, что позволило дополнительно перевезти более 3 млн. тонн грузов за счет переключения с автомобильного транспорта. Для чего Администрацией Края на федеральной трассе Бийск – Барнаул оборудован пункт весового контроля. Дополнительно восстановлена перевалка грузов с внутреннего водного транспорта в Усть-Пристанском, Калманском, Шелаболихинском районах, что позволило снизить нагрузку на сеть дорог федерального и регионального значения протяженностью порядка 775 км и сократить расходы субъекта на ремонт автодорог (оценочно в 4,5 млрд. руб).

Перспективные проекты развития перевозок грузов и пассажиров **в регионах** по направлениям (приложение 6):

*-* ***развитие перевозок на туристских маршрутах:***разработка и запуск новой сети туристских водных маршрутов, протяженность которых – от озера Сайма до Ладожского и Онежского озер, Ильмень-озера, с возможностью выхода в Центральные и Южные области России. Участники проекта: инвесторы: ООО «Конт», ООО «СК Инфофлот»; Росморречфлот - улучшение параметров ВВП; создание инфраструктуры речного пассажирского транспорта в районе Лесопарковой зоны города Рязани и транспортно-логистического центра «Борки» (инвесторы: ООО «Окско-Московское пароходство», АО «Порт Коломна», при содействии администрации Рязанской области, Росморечфлот: улучшение параметров ВВП); создание новых туристических маршрутов в смешанном река-море сообщении в Азово-Черноморском, Каспийском и Балтийском бассейнах (инвесторы: ООО «Московское речное пароходство», ООО «Водоходъ», при содействии заинтересованных регионов, Росморречфлот: улучшение параметров ВВП);

*-* ***развитие социально-значимых маршрутов*:** в Ханты-Мансийском автономном округе для организации перевозок на 27 межмуниципальных и 1 межрегиональном маршрутах строятся объекты причальной инфраструктуры, флот (инвестор: Правительство АО), улучшаются параметры внутренних водных путей на 1 626 км (Росморречфлот); в Иркутской области предусматривается открытие новых маршрутов: Осетрово – Визирный - Осетрово, Иркутск-Братск (средства федерального, регионального бюджетов, частных инвесторов);

*-* ***рост грузопотоков*:** обеспечение гарантированных габаритов на реке Белой 190 см, затраты на путевые работы - 235 млн. руб. (Росморречфлот), результат - рост объема перевозок на 1,1 млн. тонн; строительство серии несамоходных наливных барж проекта ROB20 «Белмакс 4» (стоимостью одной баржи 275 млн. руб., средства частных инвесторов); восстановление судоходства на верхнем Дону за счет комплекса путевых работ, организация перевозок зерновых культур малотоннажными судами с последующей перевалкой в суда смешанного река-море плавания (рост грузопотоков до 600 тыс. тонн.); восстановление судоходства на р. Уфа для осуществления перевозок лесных грузов (рост на 200 тыс. тонн).

 - ***рост грузопотоков*** *металла и металлоизделий, зерна, серы, удобрений, щебня* ***в результате переключения с наземных видов транспорта.***

В приложении 7 приведен перечень пилотных проектов транспортировки грузов по ЕГС при переключении с наземных видов транспорта (металл, удобрения, нефтепродукты, щебень, сера);

- ***транспортное обеспечение социально-экономического развития приоритетных геостратегических территорий, устойчивых связей между субъектами РФ*** на основе улучшения параметров участков водных путей восточных и северных бассейнов, что позволит решить стратегические задачи, предусмотренные в Стратегии пространственного развития Российской Федерации (приложение 8);

- ***строительство транспортно-логистических центров с использованием внутреннего водного транспорта - тримодальных терминалов - в составе планируемой сети ТЛЦ*** (Санкт-Петербург, Москва, Нижний Новгород, Казань, Самара, Волгоград, Ростов-на-Дону, Омск, Новосибирск, внебюджетные средства) – создание условий для включения водных маршрутов в транспортно-логистические цепи доставки грузов и вывод портов из центральных районов крупных городов, улучшение экологии (приложение 9).

Для реализации потенциальных возможностей роста внутрибассейновых и межбассейновых перевозок грузов по внутренним водным путям - строительство новых и реконструкция изношенных причальных стенок за счет средств частных инвесторов при поддержке субъектов РФ.

***- обновление грузового и пассажирского флота*** – обеспечение роста перевозок в соответствии с планируемой конфигурацией грузопотоков, получение мультипликативного эффекта за счет увеличения количества строящихся судов.

За последние годы значительно обновился флот смешанного «река-море» плавания: за 10 лет построено более 100 танкеров и сухогрузов для обеспечения перевозок грузов на экспорт, в основном в направлении портов Азово-Черноморского бассейна (приложение 10). Для обеспечения роста внутрибассейновых и межбассейновых перевозок грузов за счет улучшения качественных параметров внутренних водных путей наряду со строительством судов смешанного река-море плавания большой грузоподъемности необходимо серийное строительство дешевого флота средней и малой грузоподъемности до 2000 тонн. Снижение себестоимости перевозок позволят обеспечить модульные секционные составы.

**Выводы.** При условии перехода на 100% финансирование содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, применения принципов проектного управления к отбору и реализации **проектов роста** будут созданы условия для увеличения грузопотоков по внутреннимводным путями получения системных эффектов путем снятия пиковых нагрузок с наземных видов транспорта, развития отечественного судостроения, улучшения экологии мегаполисов и регионов.