

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 на 70 млн. тонн за счет ликвидации «узких мест», лимитирующих участков и 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.).

1.1. 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.).

1.2. 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.

1.3. 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.

2. Проекты роста (74,3 млрд.руб.).

2.1. 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 снятии 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.

2.2. 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 «Водоходь»;

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, Росморречфлот: 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 «Водоходь», 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.

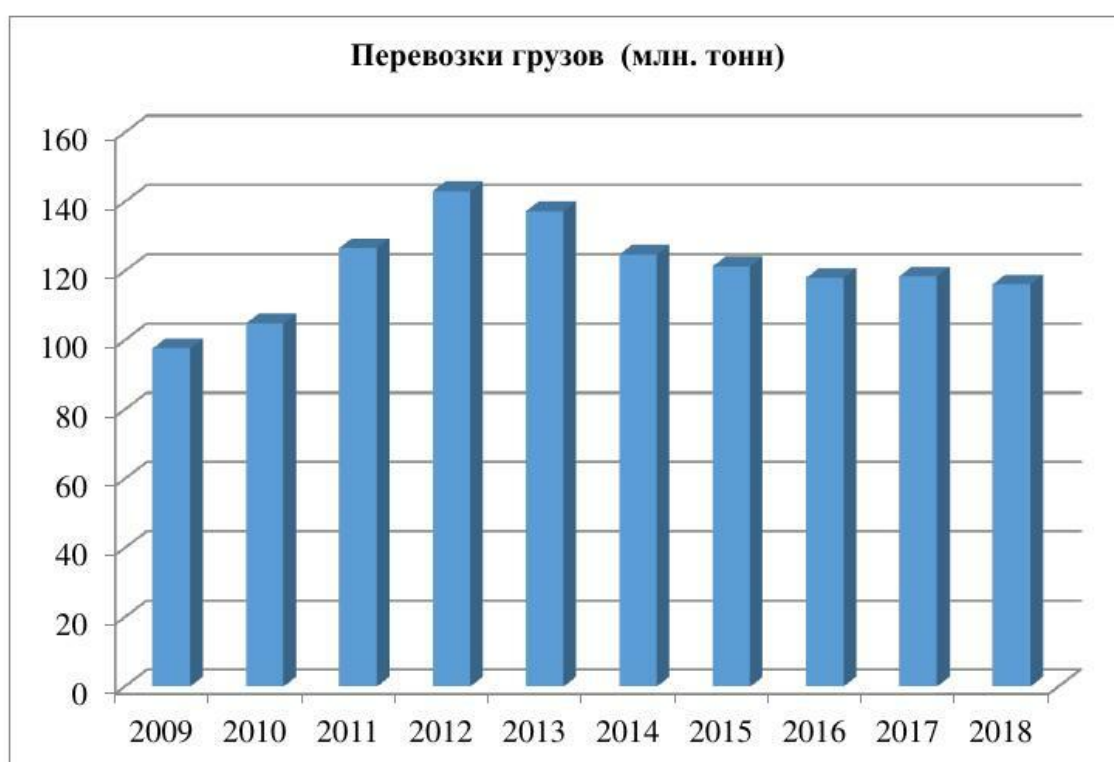
- *обновление грузового и пассажирского флота* – обеспечение роста перевозок в соответствии с планируемой конфигурацией грузопотоков, получение мультипликативного эффекта за счет увеличения количества строящихся судов.

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.

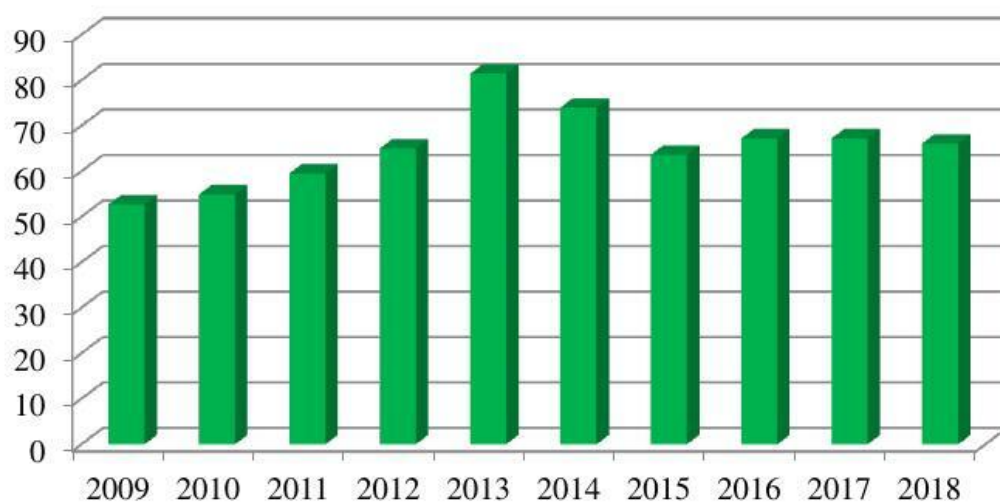
Выводы. При условии перехода на 100% финансирование содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, применения принципов проектного управления к отбору и реализации **проектов роста** будут созданы условия для увеличения грузопотоков по внутренним водным путям и получения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

**Перевозки грузов и пассажиров по внутренним водным путям
в 2009-2018 годах**

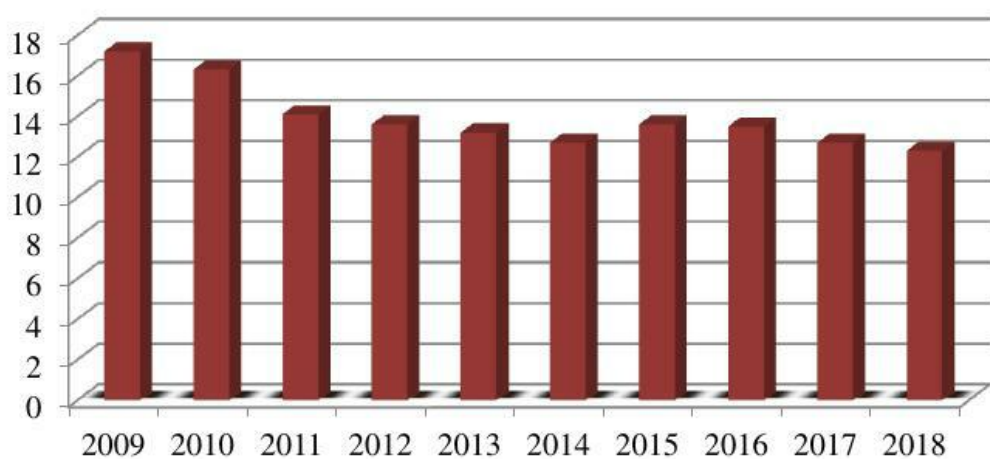
Годы	Перевозки грузов (млн. тонн)	Грузооборот (млрд. т.км)	Перевозки пассажиров (млн.чел.)	Пассажиро-оборот (млрд. пасс.км)
2009	97,7	52,7	17,2	0,8
2010	104,9	54,9	16,3	0,8
2011	126,7	59,5	14,1	0,7
2012	143,1	65,0	13,6	0,63
2013	137,3	81,4	13,2	0,61
2014	124,8	74,0	12,7	0,54
2015	121,4	63,6	13,6	0,49
2016	118,0	67,2	13,5	0,55
2017	118,5	67,2	12,7	0,56
2018	116,2	66,1	12,3	0,57



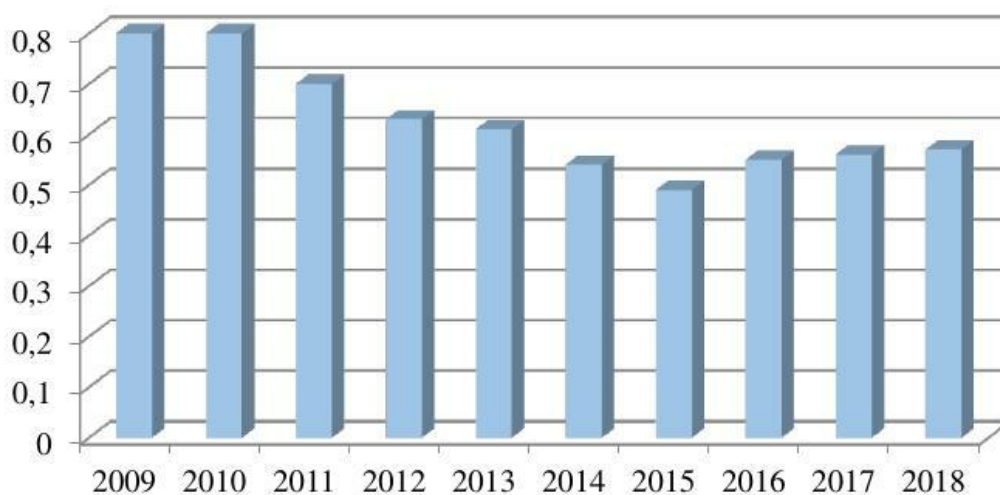
Грузооборот (млрд. т.км)



Перевозки пассажиров (млн.чел.)



Пассажирооборот (млрд. пасс.км)



Информация по федеральному проекту «Внутренние водные пути»

С целью увеличения пропускной способности внутренних водных путей в федеральный проект «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года включены мероприятия на общую сумму 281,96 млрд.руб.

Данные мероприятия позволят устранить «узкие места» на внутренних водных путях рек Дон и Волга, обеспечить содержание ВВП и СГТС, а также реализовать комплексные проекты реконструкции объектов инфраструктуры Канала имени Москвы, Беломорско-Балтийского канала, Волго-Балтийского водного пути, Азово-Донского бассейна, Волго-Донского судоходного канала, Камского бассейна, Волжского бассейна, Енисейского бассейна, Северо-Двинской шлюзованной системы, продолжить обновление обслуживающего флота.

На мероприятия по устранению «узких мест» (строительство Багаевского гидроузла на р.Дон и Нижегородского низконапорного гидроузла) в период 2019-2024 годов предусмотрено финансирование в размере 61,64 млрд.руб.

На комплексные проекты в период 2019-2024 годов реконструкции объектов инфраструктуры бассейнов ВВП предусмотрено 57,64 млрд. руб., финансирование обновления обслуживающего флота в этот же период составит 18,61 млрд. руб., на содержание ВВП и СГТС в комплексном плане предусмотрено 144,1 млрд. руб.

На содержание ВВП и СГТС в 2019 году предусмотрено финансирование 18,79 млрд. руб., потребность в соответствии с нормативами 23,31 млрд. руб., дефицит финансирования 19%; в 2020 году предусмотрено финансирование в размере 19,12 млрд. руб., потребность в соответствии с нормативами составляет 24,19 млрд. руб., дефицит финансирования 21%; в 2021 году предусмотрено финансирование в размере 19,56 млрд. руб., потребность в соответствии с нормативами составляет 25,52 млрд. руб., дефицит финансирования 23%.

При этом, за период 2019-2024 годов протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность сократится на 11,4 тыс. км и составит 2,0 тыс. км к 2024 году.

Прирост пропускной способности внутренних водных путей за период реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года составит 69,89 млн. т.

Финансовое обеспечение федерального проекта

№ п/п	Наименование результата и источники финансирования	Объем финансового обеспечения по годам реализации (млрд. рублей)						Всего (млрд. рублей)
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	
1.	Увеличение пропускной способности внутренних водных путей	38,61	50,55	39,09	46,00	52,40	55,32	281,96
1.1	предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	38,61	50,55	39,09	35,38	36,39	36,70	236,71
1.2	дополнительная потребность	-	-	-	10,62	16,01	18,62	45,26
1.2	Содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений	18,79	19,12	19,55	24,19	29,90	32,52	144,07
	предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	18,79	19,12	19,55	13,79	14,12	14,12	99,49
	дополнительная потребность	-	-	-	10,40	15,79	18,40	44,59
1.3	Обновление обслуживающего флота	1,03	0,36	0,39	5,87	4,99	5,97	18,61
1.4	Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон	8,08	12,50	-	-	-	-	20,58
1.5	Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волга	6,40	16,26	18,40	-	-	-	41,06
1.6	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы	0,93	0,17	0,38	3,43	6,30	7,95	19,16
1.7	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Беломорско-Балтийского канала	-	0,02	0,18	0,63	1,06	0,63	2,52
	предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	-	0,02	0,18	0,53	0,96	0,53	2,22
	дополнительная потребность	-	-	-	0,10	0,10	0,10	0,30
1.8	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути	-	-	-	0,38	3,94	3,24	7,56
1.9	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Азово-Донского бассейна	-	0,05	0,18	0,39	0,34	0,38	1,35
	предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	-	0,05	0,18	0,27	0,22	0,26	0,98
	дополнительная потребность	-	-	-	0,12	0,12	0,12	0,37
1.10	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Волго-Донского судоходного канала	1,00	0,24	-	5,60	2,38	2,20	11,42
1.11	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Камского бассейна	1,09	1,10	-	0,97	0,96	0,69	4,82
1.12	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Волжского бассейна	0,48	-	-	3,15	1,00	0,78	5,41
1.13	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Енисейского бассейна	0,55	0,48	-	1,36	0,96	0,96	4,31
1.14	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Северо-Двинской шлюзованной системы	0,26	0,26	-	0,03	0,56	-	1,10
Всего по федеральному проекту, в том числе:		38,61	50,55	39,09	46,00	52,40	55,32	281,96
<i>предусмотрено (прогнозные предельные объемы)</i>		<i>38,61</i>	<i>50,55</i>	<i>39,09</i>	<i>35,38</i>	<i>36,39</i>	<i>36,70</i>	<i>236,71</i>
<i>дополнительная потребность</i>		<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>10,62</i>	<i>16,01</i>	<i>18,62</i>	<i>45,26</i>

Общий объем финансирования из федерального бюджета за период 2019-2024 годов, предусмотренный федеральным проектом «Внутренние водные пути», составляет 281,96 млрд. руб., и направляется 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. (73,6 % от общей суммы);

– **проекты «роста»** - повышение пропускной способности внутренних водных путей за счет ликвидации «узких мест», лимитирующих участков и улучшения их качественных параметров для реализации возможностей роста грузопотоков и пассажирского судоходства – 73,64 млрд. руб. (16% от общей суммы).

1. Направления и объемы финансирования мероприятий для поддержания базового уровня внутренних водных путей и их инфраструктуры.

1.1. Для поддержания существующих параметров внутренних водных путей и сохранения технического состояния объектов их инфраструктуры Комплексным планом на текущее содержание внутренних водных путей и гидротехнических сооружений планируется выделение финансирования в объеме 131,41 млрд. руб., в том числе предусмотрено (прогнозные предельные объемы) – 99,49 млрд. руб.; дополнительное финансирование – 31,92 млрд. руб. При этом нормативные финансовые затраты на содержание ВВП и СГТС на 2019-2024 годы – 156,88 млрд. руб. (обеспеченность потребности составляет 63,4%).

Таким образом, большой объем финансовых ресурсов направляется на поддержание существующих параметров внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, что объективно обусловлено длительным периодом «отложенного» финансирования их текущего содержания, который привел к существенному ухудшению состояния инфраструктуры речных перевозок, находящейся в собственности Российской Федерации.

Текущее содержание судоходных гидротехнических сооружений (приоритетная задача) – 55,08 млрд. руб. (необходимое нормативное содержание с 2019 по 2024 годы – 62,39 млрд. руб., недостаток в рамках Комплексного плана – 8,53 млрд. руб.)

Текущее содержание внутренних водных путей – 69,79 млрд. руб. (необходимое нормативное содержание с 2019 по 2024 годы – 87,93 млрд. руб., недостаток в рамках Комплексного плана – 23,39 млрд. руб.).

Завоз жизнеобеспечивающих грузов в районы Крайнего Севера осуществляется по 53,4 тыс. км водных путей, с 2019 по 2024 годы для поддержания их гарантированных габаритов необходимо 32,10 млрд. руб. Это безусловные финансовые затраты, которые нужно направлять для обеспечения жизни населения, проживающего на труднодоступных территориях (недостаток средств в рамках Комплексного плана составляет 3,1 млрд. руб.).

Для содержания остальных внутренних водных путей (48,2 тыс. км) с параметрами на уровне 2019 г. необходимо 37,69 млрд. руб. (предусмотрено с 2019 по 2024 годы – 17,39 млрд. руб., недостаток в рамках Комплексного плана – 20,30 млрд. руб.).

Таким образом, на содержание СГТС и ВВП (на уровне 2019 г.) дополнительная потребность в объемах финансирования Комплексного плана составляет 31,92 млрд. руб., из них 15,43 млрд. руб. на выравнивание предусмотренных объемов финансирования в период 2022-2024 годов к уровню 2019-2021 годов.

1.2. На комплексные проекты реконструкции объектов инфраструктуры бассейнов внутренних водных путей предусмотрено 56,98 млрд. руб. при потребности 57,64 млрд. руб. (недостаток средств в рамках Комплексного плана 0,66 млрд. руб.).

Проекты реконструкции судоходных гидротехнических сооружений направлены на преодоление многолетней тенденции критического ухудшения их технического состояния в связи с длительным периодом недофинансирования.

К 2010 году доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, с опасным и неудовлетворительным уровнями безопасности превысила 24%, что привело к высокому уровню риска техногенных аварий гидротехнических сооружений, обеспечивающих напорный фронт до 33 метров. Реализация комплексных проектов реконструкции объектов инфраструктуры бассейнов внутренних водных путей обеспечит к 2024 году отсутствие в составе 332 сооружений, подлежащих декларированию как критически важных и потенциально опасных объектов, сооружений с опасным уровнем безопасности и уменьшение до 4,5 процентов сооружений с неудовлетворительным уровнем безопасности от общего их количества. Проведенная реконструкция позволит в дальнейшем поддерживать нормальное техническое состояние гидротехнических сооружений за счет капитальных и текущих ремонтов, не требуя больших инвестиционных затрат.

До 2024 года в рамках федерального проекта планируется построить 118 единиц технического флота на общую сумму 18,61 млрд. руб.

Таким образом, для обеспечения базового уровня ВВП и обеспечение нормального уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений в рамках федерального проекта запланировано **208,32 млрд. руб.**

При этом Комплексным планом на указанные цели предусмотрено (прогнозные удельные объемы) – **175,74 млрд. руб.**, дополнительная потребность в рамках запланированных объемов – **32,58 млрд. руб.**

Сводная таблица финансирования

Параметры	всего 2019-2024 г.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	нормативные финансовые затраты (2019-2024)
1. Базовый уровень	207,66	24,13	21,80	20,68	45,54	47,13	48,38	
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	175,08	24,13	21,80	20,68	35,38	36,39	36,70	
- дополнительная потребность	32,58	-	-	-	10,16	10,74	11,68	
1.1. Реконструкция объектов инфраструктуры ВВП	57,64	4,31	2,32	0,74	15,94	17,50	16,83	
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	56,98	4,31	2,32	0,74	15,72	17,28	16,61	
- дополнительная потребность	0,66	-	-	-	0,22	0,22	0,22	
Содержание ВВП и СГТС+налоги	131,41	18,79	19,12	19,55	23,73	24,64	25,58	156,88
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	99,49	18,79	19,12	19,55	13,79	14,12	14,12	
- дополнительная потребность	31,92	-	-	-	9,94	10,52	11,46	57,39
1.2. Содержание СГТС	55,08	7,08	7,20	7,41	10,70	11,12	11,57	62,40
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	46,55	7,08	7,20	7,41	7,96	8,28	8,61	
- дополнительная потребность	8,53	-	-	-	2,73	2,84	2,95	15,85
1.3. Содержание ВВП	69,79	10,62	10,83	11,05	11,95	12,42	12,92	87,94
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	46,40	10,62	10,83	11,05	4,74	4,75	4,42	
- дополнительная потребность	23,39	-	-	-	7,21	7,68	8,50	41,54
1.3.1. Содержание внутренних водных путей для обеспечения "Северного завоза"	32,10	4,84	5,03	5,23	5,44	5,66	5,89	36,01
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	29,01	4,84	5,03	5,23	4,74	4,75	4,42	
- дополнительная потребность	3,10	-	-	-	0,71	0,91	1,47	7,00
(база 2019 г. с ИПЦ 4%)		4,84	5,03	5,23	5,44	5,66	5,89	
1.3.2. Содержание внутренних водных путей (иные)	37,69	5,78	5,80	5,82	6,50	6,76	7,03	51,94
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	17,39	5,78	5,80	5,82	-	-	-	
- дополнительная потребность	20,30	-	-	-	6,50	6,76	7,03	34,55
(база 2019 г. с ИПЦ 4%)	38,34	5,78	6,01	6,25	6,50	6,76	7,03	
1.4. Налоги на имущество, землю	6,54	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	1,09	6,54
1.5. Обновление обслуживающего флота	18,61	1,03	0,36	0,39	5,87	4,99	5,97	
2. Проекты роста	12,66	-	-	-	0,46	5,26	6,94	
2.1 Участки внутренних водных путей для обеспечения "Северного завоза"								
- дополнительная потребность	2,83	-	0,00	0,01	0,46	1,03	1,34	

2.2. Участки внутренних водных путей для развития территорий, социально-значимых маршрутов и туризма								
- дополнительная потребность	9,85				0,00	4,24	5,60	
3. ИТОГО	220,32	24,13	21,80	20,68	46,00	52,39	55,32	
- предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	175,08	24,13	21,80	20,68	35,38	36,39	36,70	
- дополнительная потребность	45,24	-	-	-	10,62	16,00	18,62	

**Комплексные проекты реконструкции СГТС, включенные в федеральный проект «Внутренние водные пути»
Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры
на период 2019-2024 годы**

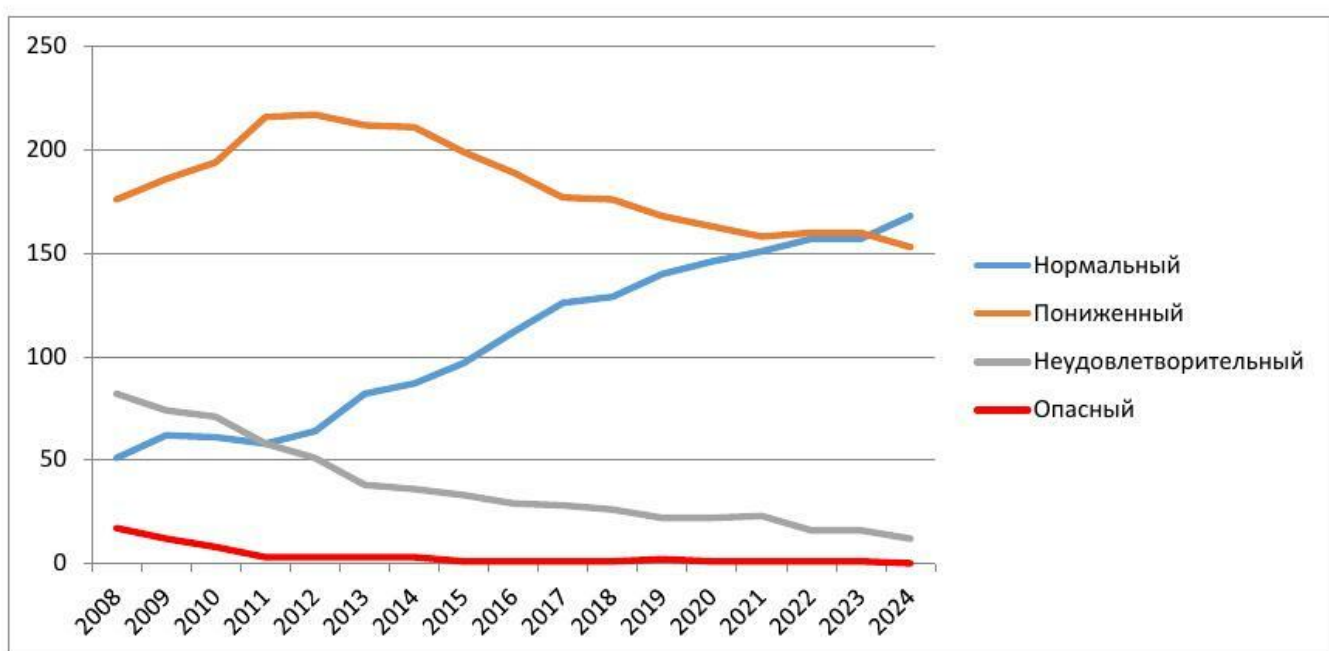
№ п/п	Наименование результата и источники финансирования	Объем финансового обеспечения по годам реализации (млрд. рублей)						Всего (млрд. рублей)
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	
1	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы	0,93	0,17	0,38	3,43	6,30	7,95	19,16
2	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Беломорско–Балтийского канала	-	0,02	0,18	0,63	1,06	0,63	2,52
	предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	-	0,02	0,18	0,53	0,96	0,53	2,22
	дополнительная потребность	-	-	-	0,10	0,10	0,10	0,30
3	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути	-	-	-	0,38	3,94	3,24	7,56
4	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Азово-Донского бассейна	-	0,05	0,18	0,39	0,34	0,38	1,35
	предусмотрено (прогнозные предельные объемы)	-	0,05	0,18	0,27	0,22	0,26	0,98
	дополнительная потребность	-	-	-	0,12	0,12	0,12	0,37
5	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Волго-Донского судоходного канала	1,00	0,24	-	5,60	2,38	2,20	11,42
6	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Камского бассейна	1,09	1,10	-	0,97	0,96	0,69	4,82
7	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Волжского бассейна	0,48	-	-	3,15	1,00	0,78	5,41
8	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Енисейского бассейна	0,55	0,48	-	1,36	0,96	0,96	4,31
9	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры Северо-Двинской шлюзованной системы	0,26	0,26	-	0,03	0,56	-	1,10
Всего по федеральному проекту, в том числе:		4,31	2,32	0,74	15,7	17,28	16,61	56,98
<i>дополнительная потребность</i>								<i>0,67</i>

Динамика показателей безопасности судоходных гидротехнических сооружений

ед. СГТС

Годы	Всего:	Нормальный	Пониженный	Неудовлетворительный	Опасный
2008	326	51	176	82	17
2009	334	62	186	74	12
2010	334	61	194	71	8
2011	335	58	216	58	3
2012	335	64	217	51	3
2013	335	82	212	38	3
2014	337	87	211	36	3
2015	330	97	199	33	1
2016	331	112	189	29	1
2017	332	126	177	28	1
2018	332	129	176	26	1
2019*	332	140	168	22	1
2020*	332	146	163	22	0
2021*	333	151	158	23	0
2022*	334	157	160	16	0
2023*	334	157	160	16	0
2024*	334	168	153	12	0

*) с 2019-2024 гг. прогнозные уровни безопасности СГТС приведены на основе планов проведения реконструкции, капитального ремонта в рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.



Обслуживающий (технический) флот

На 1 января 2019 г. на балансе администраций бассейнов внутренних водных путей имеется 2346 судов технического флота (годных к эксплуатации – 1944 ед.), в том числе земснарядов – 152 единицы (годных – 120 ед.).

Средний возраст судов технического флота превышает 38 лет, земснарядов – 36 лет. Суда устарели физически и морально. Задача обновления технического флота многие годы откладывалась.

Период	Количество судов, ед.			Из них земснаряды, ед.		
	всего	в т.ч. годный	возраст, лет	всего	в т.ч. годный	возраст, лет
2004 год	2890	2578	30	203	172	26,9
2005 год	2873	2510	30,2	200	164	27,3
2006 год	2850	2510	30,1	200	165	28
2007 год	2845	2490	30	197	162	29
2008 год	2821	2499	30	195	163	30
2009 год	2805	2515	30	194	166	31
2010 год	2778	2373	31,5	189	157	32
2011 год	2700	2254	32	187	153	33
2012 год	2620	2236	33	179	144	34
2013 год	2619	2202	34,5	177	138	35
2014 год	2617	2102	36	176	130	35,1
2015 год	2562	2001	36,4	173	124	35,4
2016 год	2424	2012	37,2	158	124	35,4
2017 год	2397	1988	37,5	154	121	35,8
2018 год	2346	1944	38	152	120	36

За период с 2011 по 2018 годы в рамках Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2021 годы)» (подпрограмма «Внутренний водный транспорт») по мероприятию «Обновление обслуживающего флота» для всех 15-ти администраций бассейнов внутренних водных путей построено 60 единиц и модернизировано

(продлен срок эксплуатации) 4-х единиц технического флота на сумму 5,07 млрд. руб.

В настоящее время строится 2 земснаряда, 5 промерных судов, экологическое судно и обстановочное судно.

Федеральным проектом «Внутренние водные пути» запланирована структурная и количественная оптимизация состава обслуживающего флота по бассейнам, которая обеспечит сокращение затрат на его содержание при изменении технологии выполнения путевых работ новыми инновационными судами технического флота с повышенной производительностью и высокой степенью автоматизации, новыми обстановочными судами, оснащенными системами автоматической постановки, снятия и контроля местоположения буев, функционирующих на основе высокоточных технологий ГНСС ГЛОНАСС.

До 2024 года в рамках федерального проекта планируется построить 118 единиц технического флота на общую сумму 18,61 млрд. руб., в том числе по годам:

Всего	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год.	2023 год	2024 год
18,608	1,028	0,36	0,387	5,87	4,98	5,97

В федеральном бюджете в период с 2019 по 2021 году предусмотрено 1,776 млрд. руб. и реализуются следующие мероприятия:

- строительство танкера-бункеровщика – экологического судна проекта RT37 класса РРР «М 3,0 (лед 30) А» для ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна». Реализация мероприятия позволит улучшить экологическую ситуацию на озере Байкал. Срок окончания работ – 2019 год;

- строительство промерных судов класса РРР «Рмс 1,2 А» в количестве 3-х единиц для ФБУ «Администрация Ленского бассейна», ФБУ «Администрация Обского БВП» и ФБУ «Администрация Волжского бассейна». Реализация мероприятия позволит повысить эффективность проведения русло-изыскательских работ. Срок окончания работ – 2019 год;

- строительство обстановочного судна класса «М 3,0 (лед 30) А» проекта 3265 для ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Срок окончания работ – 2019 год;

- несамоходного многочерпакового земснаряда проекта 3409 класса РРР «Р (лед 10) А» для ФГБУ «Канал имени Москвы». Срок окончания работ – 2019 год.

Планируется строительство технического флота в 2019 году:

- многочерпакового земснаряда проекта 4390 класса РРР «О (лед 20)А» для ФБУ «Администрация «Камводпуть», с предполагаемым сроком сдачи в 2021 г.

- двух промерных судов класса РРР «О 2,0 (лед 20) А» для ФБУ «Администрация «Камводпуть» и ФБУ «Администрация «Волго-Дон» со сроком завершения строительства в 2021 г.

Всего в Комплексный план развития и модернизации магистральной инфраструктуры 2019-2024 годов включены мероприятия по строительству 118 единиц технического флота (земснаряды – 7 ед., обстановочный флот – 58 ед., промерные суда – 18 ед., экологические суда – 10 ед., обслуживающие суда – 25 ед.).

1. Развитие причальной инфраструктуры в Волго-Балтийском бассейне

Мероприятие: Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции пассажирских причальных сооружений и водных путей Волго-Балтийского бассейна.

Сроки начала реализации: 2017 г.

Сроки окончания реализации: 2019 г.

Основание: обращение субъекта и инвестора, а также развитие внутренних водных путей Волго-Балтийского бассейна

Основные параметры: В северо-западном и центральном регионе компанией ООО «КОНТ» построено и эксплуатируется 11 причалов. В 2017 году введен в эксплуатацию пассажирский причал в Старой Ладого (выполнены дноуглубительные работы в объеме 110,1 тыс. м³, затраты федерального бюджета составили 37 млн. руб.).

В 2018 году построены причалы в: п. Свирьстрой, о. Ореховый в Волго-Балтийском бассейне, а также г. Рыбинск Московского бассейна. В навигацию 2018 года выполнены дноуглубительные работы с целью увеличения гарантированных габаритов пути на участке р. Волхов и Волховском баре:

- на участке реки Волхов п. Старая Ладога 17 км р. Волхов - Новолadoжский канал увеличена гарантированная глубина с 195 см до 350 см, объем работ составил 61,5 тыс. м³;

- на Волховском баре увеличена гарантированная глубина с 280 до 350 см, объем работ составил 48,6 тыс. м³.

Выполненные в 2018 году строительные и дноуглубительные работы позволили безопасно обеспечить 37 пассажирских рейсов и перевезти 6 975 туристов.

Основные задачи:

В 2019 году ООО «КОНТ» планирует строительство пассажирских причалов на:

- реке Нева – п. Дубровка, в районе моста Александра Невского;
- реке Волхов – г. Кириши, с. Грузино, г. Великий Новгород;
- Лadoжском озере – г. Сортавала.

Основные ожидаемые результаты реализации: строительство современных причалов позволит значительно увеличить количество туристических маршрутов и их привлекательность с целью развития внутреннего туризма, а также повысить уровень безопасности пассажирского судоходства в Волго-Балтийском и Московском бассейнах.

Общий оценочный объем финансирования инвестора на 2019 год:
Инвестор – 300 млн. рублей.

2. Развитие причальной инфраструктуры в Волжском бассейне

Мероприятие: Проведение комплекса путевых работ для обеспечения гарантированных габаритов водного пути на подходах к пассажирским причалам Свияжск и Болгары.

Сроки начала реализации: 2014 г.

Сроки окончания реализации: 2019 г.

Основание: обращение субъекта и инвестора, а также развитие внутренних водных путей Волжского бассейна

Основные параметры:

Для обеспечения подходов к туристическим причалам в г. Болгар и г. Свияжск Республики Татарстан и увеличения пассажиропотока проведены дноуглубительные работы и обеспечены гарантированные габариты водных путей, что обеспечило заход пассажирских и круизных судов в г. Свияжск и г. Болгар.

Объем выполненных дноуглубительных работ с целью увеличения гарантированных габаритов пути на подходах к г. Свияжск и г. Болгар:

- дноуглубление в районе г Свияжск в 2015 г. – 703,2 тыс. м³ (93,3 млн. руб.,

84% - средства федерального бюджета);

- дноуглубление в районе г Болгар в 2014 г. – 1 304,4 тыс. м³ (145,4 млн. руб.,

68,7% - средства федерального бюджета).

В настоящий момент в указанные города ежегодно заходит более 240 пассажирских судов, большинство из которых круизные.

В навигацию 2018 года количество судозаходов составило:

- в г. Болгар 119 судов, пассажиропоток - 19675 чел.,

- в г. Свияжск – 121 судов, пассажиропоток - 18120 чел.

Цели и основные задачи:

В 2019 году для обеспечения подходов к туристическим причалам в г. Болгар и г. Свияжск Республики Татарстан и увеличения пассажиропотока планируется проведение дноуглубительных и путевых работ с целью обеспечения гарантированных габаритов водных путей, что позволит обеспечить увеличение судопотока пассажирских и круизных судов в г. Свияжск и г. Болгар.

Основные ожидаемые результаты реализации: проведение комплекса дноуглубительных и путевых работ позволит значительно увеличить судопоток на туристических маршрутах Камского бассейна в районе Республики Татарстан и увеличить их привлекательность с целью развития внутреннего туризма, а также повысить уровень безопасности пассажирского судоходства в бассейне.

Объем финансирования на 2019 год:

Правительство Татарстана – 35 млн. рублей

Росморречфлот – 35 млн. рублей.

3. Развитие внутренних водных путей Обского бассейна

Мероприятие: Проведение комплекса путевых работ для улучшения гарантированных габаритов внутренних водных путей Обского бассейна

Сроки начала реализации: 2015 г.

Сроки окончания реализации: 2024 г.

Основание: обращение субъекта и инвестора, а также развитие внутренних водных путей Обского бассейна

Основные параметры:

Для увеличения грузооборота на внутреннем водном транспорте с целью переключения грузопотоков с автомобильного транспорта с 2015 года между Администрацией Алтайского края и ФБУ «Администрация Обского БВП», предприятиями речной и добывающей отраслей было заключено Соглашение о сотрудничестве в сфере реализации проекта развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах Алтайского края на 2015-2018 годы. Для обеспечения безопасности перевозок в 2018 году проведены дноуглубительные работы в объеме более 1 278 тыс. м³. Организованная работа позволяет развивать береговую инфраструктуру, в том числе: проведена работа по развитию порта Восточный в г. Барнауле; 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 на участках (БГПК-г. Барнаул, г. Барнаул-г. Камень-на-Оби, г. Барнаул-г. Рубцовск – гр. Республики Казахстан) и продлить срок ее эксплуатации.

Объем финансирования по Соглашению в 2015-2018 годах из федерального, краевого и внебюджетных источников составил 184,8 млн. рублей, что позволило увеличить гарантированные глубины судового хода на участках рек от г. Барнаула до Бийского гравийно-песчаного карьера до 120

суток и от г. Камень-на-Оби до г. Барнаула до 159 суток. За период реализации Соглашения перевезено более 3,1 млн. тонн грузов, в том числе с автомобильного на внутренний водный транспорт переориентировано порядка 2,0 млн. тонн. Также реализация Соглашения способствовала возобновлению перевозок внутренним водным транспортом продукции лесной отрасли региона.

Объем перевезенных грузов в рамках Соглашения:

	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Объем перевезенных грузов в рамках Соглашения, тыс. тонн	179	229	717	827

В границах Алтайского края проходят четыре социально-значимых пассажирских маршрута, для обеспечения безопасности судоходства на которых ежегодно бюджетами Алтайского края и г. Барнаула предусматривается субсидирование. В 2018 году объем средств был выделен в размере 10,3 млн. рублей, в том числе из краевого бюджета - 9,5 млн. рублей. За навигацию 2018 года перевезено 62 936 пассажиров (пригородная линия – 21 959 пассажиров, городская линия – 4 866, прогулочная линия – 53 247). Прирост по пассажирским линиям на пригородном сообщении в текущем году по отношению к 2017 году составил 102,9 %.

Цели и основные задачи:

Для увеличения грузооборота на внутреннем водном транспорте с целью переключения грузопотоков с автомобильного транспорта, а также обеспечения безопасности судоходства на социально-значимых пассажирских маршрутах в границах Алтайского края на период 2019-2021 годов.

Объем финансирования на 2019 год:

- Росморречфлот – 16,9 млн. руб.
- Алтайский край - 22,0 млн. руб.
- Инвесторы – 3,5 млн. руб.

4. Перспективные проекты развития перевозок грузов и пассажиров в регионах

Для обеспечения подходов к туристическим причалам **Республики Татарстан** в г. Болгар и г. Свияжск проведено дноуглубление и обеспечены гарантированные габариты водных путей, что обеспечило заход круизных судов в Свияжск и Болгары (дноуглубление в районе г. Свияжск в 2015 г. – 703,2 тыс. м³ (93,3 млн. руб., 84% федеральный бюджет), в районе г. Болгар в 2014 г. – 1 304,4 тыс. м³ (145,4 млн. руб., 68,7% федеральный бюджет). В настоящий момент в эти города ежегодно заходит более 240 пассажирских судов, большинство из которых круизные. В навигацию 2018 года количество

судозаходов составило: Болгары – 119 судов, пассажиропоток – 19 675 чел.; Свияжск – 121 судов, пассажиропоток – 18 120 чел.

В Республики Бурятия построен новый туристический причал в п. Турка в рамках межрегиональной сети регулярных маршрутов, соединяющих населенные пункты Республики Бурятия и Иркутской области. Для обеспечения гарантированной глубины в порту Турка (420 см) и захода круизных судов, планируется обеспечить дноуглубительные работы в объеме 19 тыс. м³ (стоимость – около 10 млн. руб.).

В Иркутской области на 2019 год после длительного перерыва заявлены к включению в перечень пассажирских маршрутов некоторые социально значимые маршруты: Осетрово-Визирный-Осетрово, Иркутск-Братск. В навигацию 2019 года в целях обеспечения транспортной доступности населения труднодоступных и удаленных мест планируется осуществить 124 судозахода. Планируемый объем дноуглубления на р. Ангара – 60,5 тыс. м³.

В Псковской области обеспечены перевозки к Талабским островам – для обеспечения жизнедеятельности островов.

В Рязанской области в рамках Петербургского международного экономического форума, прошедшего 23-26 мая 2018 года, Губернатором Рязанской области Н.В. Любимовым подписаны соглашения с ООО «Окско-Московское пароходство» об обеспечении водно-экскурсионного обслуживания и создания инфраструктуры речного пассажирского транспорта в районе Лесопарковой зоны города Рязани (окончание работ – сентябрь 2019 года) и с АО «Порт Коломна» о создании транспортно-логистического центра «Борки» (окончание работ – 2022 год).

В 2018 году к дебаркадеру на реке Ока в районе Лесопарка г. Рязани пришвартовалось 38 судов, которые перевозили 3350 туристов.

В перспективе – создание причальной инфраструктуры в районе городища «Старая Рязань» и п. Шилово. Данные территории обладают необходимыми культурно-историческими и природными ресурсами, их развитие позволит разнообразить маршрут на рязанском участке р. Ока и сделать его более привлекательным для туристов.

В Ханты-Мансийском автономном округе организована перевозка пассажиров на 13 межмуниципальных маршрутах, субсидируемых за счет бюджета автономного округа, 14 муниципальных маршрутах, субсидируемых за счет бюджета муниципальных образований и 1 межрегиональный маршрут.

Для этих целей построены следующие объекты: «Авторечвокзал с прогулочной набережной в г. Ханты-Мансийске», «Причальная стенка в пгт. Приобье», «Пассажирский и паромный причалы в пгт. Березово». Ежегодно, в автономном округе улучшаются параметры внутренних водных путей на 1 626 км. (225,4 млн. руб.).

В **Башкирии** по обращению ЗАО «БашВолготанкер» на реке Белой с 2017 года были увеличены гарантированные габариты до 180 см, с затратами на путевые работы 182 млн. руб. Объем перевозки нефтепродуктов составил 0,94 млн. тонн, уже в 2018 году объем перевозок составил 1 млн. тонн.

В 2019 году планируется обеспечить гарантированный габарит на реке Белой 190 см, с затратами на путевые работы 235 млн. руб. Планируемый объем перевозок составит 1,1 млн. тонн.

Таким образом, созданы условия для достижения мультипликативного эффекта в судостроительной промышленности: для перевозок нефти на этом направлении. На Окской судовой верфи по заказу ПАО «ГТЛК» уже построено семь самоходных наливных барж проекта ROV20 «Белмакс 4» (стоимость одной баржи – 275 млн. руб.).

Пилотные проекты переключения навалочных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов с железнодорожного и автомобильного видов транспорта на внутренний водный транспорт

В таблице приведен перечень пилотных проектов, предусматривающих возможность в существующих цепочках поставок переключить часть грузопотоков с наземных видов транспорта (железнодорожного и автомобильного) на внутренний водный транспорт:

Таблица 1

Наименование груза	Грузоотправитель	Субъект РФ, на территории которого находится грузоотправитель	Грузополучатель	Субъект РФ, на территории которого находится грузополучатель
Сера	ООО «Газпромтранс»	Астраханская область	ЗАО «ВЕРП»	Краснодарский край
Металл	ООО «Самарский сталелитейный завод»	Самарская область	ООО «Завод металлических изделий»	Пермский край
Удобрения	Филиал «Азот» АО «ОХК «Уралхим» г. Березники	Самарская область	СХПК Комбинрат «Тепличный»	Вологодская область
Щебень	ООО «Карелприродресурс»	Республика Карелия	ООО «АБЗ-ВАД»	г. Санкт-Петербург
Металлические конструкции (стропильные фермы)	ПАО «Северсталь»	Вологодская область	ПАО «Нижекамск-нефтехим»	Республика Татарстан

Сравнение стоимости перевозки навалочных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов по выбранным проектам железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом на направлениях, где перевозка таких грузов может осуществляться по внутренним водным путям в период навигации, показала, что в большинстве случаев наиболее выгодной схемой доставки грузов является мультимодальная схема перевозки с использованием внутреннего водного транспорта. Результаты расчетов приведены ниже.

Проект транспортировки серы

Грузоотправителем серы является астраханский филиал ООО «Газпромтранс», расположенный в пос. Аксарайский (Астраханская область). Данный грузоотправитель находится вблизи грузовой железнодорожной станции «Аксарайская II» ОАО «РЖД» и имеет собственную железнодорожную ветку, обеспечивающую подвоз грузов к ней.

Грузополучателем серы является ЗАО «ВЕРП», расположенный в пос. Коса Чушка порт Кавказ (Краснодарский край). Из порта Кавказ груз отправляется на экспорт. Транспортировка серы от грузоотправителя до грузополучателя осуществлялась по следующим схемам: АВТ, ЖДТ и ЖДТ-ВВТ-ЖДТ.

Схема маршрута: от точки отправления (пос. Аксарайский) груз следует через населенные пункты Сеитовка, Новоруссовка, Тулугановка, Астрахань по автомобильной дороге федерального значения Р-216 Астрахань - Элиста – Ставрополь, через населенные пункты Ипатово, Красногвардейское, Кропоткин, Усть-Лабинск, Краснодар по автомобильной дороге федерального значения А-289 Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк – автомобильная дорога А-290 Новороссийск - Керчь до пос. Коса Чушка. Доставка груза осуществляется с помощью грузового автотранспорта грузоподъемностью 20 тонн.

Схема маршрута ЖДТ включает в себя отправку серы с железнодорожной станции «Аксарайская II» ОАО «РЖД» до железнодорожной станции «Кавказ (экспорт)» ОАО «РЖД». До железнодорожной станции «Аксарайская II» ОАО «РЖД» грузоотправитель доставляет груз по собственной железнодорожной ветке. Для транспортировки серы используются крытые вагоны грузоподъемностью 68 тонн.

Схема маршрута ЖДТ-ВВТ-ЖДТ включает в себя доставку серы железнодорожным транспортом по железнодорожной ветке грузоотправителя до железнодорожной станции «Аксарайская II» ОАО «РЖД», перевозку серы до железнодорожной станции «Бузанский (перевалочная)» ОАО «РЖД», далее отправка груза осуществляется из порта Бузан по внутренним водным путям до порта Кавказ. Из порта Кавказ груз отправляется на экспорт морским транспортом. Для транспортировки серы до порта Кавказ используются трюмные баржи проекта Р-79А грузоподъемностью 3800 тонн.

Основные экономические показатели транспортировки серы по маршруту пос. Аксарайский – пос. Коса Чушка представлены в таблице:

Таблица 2

Схема маршрута	Общий объем перевозок груза (т)	Протяженность маршрута перевозки груза (км)	Общая стоимость транспортировки всего объема по маршруту (руб.)	Стоимость транспортировки 1 т по маршруту (руб./1 т)
ЖДТ	148 632,08	1 346,00*	161 909 205,35	1 089,33
АВТ	148 632,08	1 078,35**	579 665 112,00	3 900,00
ЖДТ-ВВТ-ЖДТ	148 632,08	1 400,00***	146 830 711,13	987,88

*) протяженность маршрута по железным дорогам

**) протяженность маршрута по автомобильным дорогам

***) суммарная протяженность маршрута по внутренним водным путям и железнодорожным подходам к речным портам

Стоимость транспортировки одной тонны серы по маршруту пос. Аксарайский - порт Кавказ с использованием различных видов транспорта по схемам ЖДТ-ВВТ-ЖДТ, ЖДТ и АВТ представлена на рисунке 1. Стоимость транспортировки общего объема серы по трем схемам данного маршрута приведена на рисунке 2.

Сокращение расходов при использовании мультимодальной схемы перевозок, включающий внутренний водный и железнодорожный транспорт, в сравнении с транспортировкой груза только железнодорожным транспортом составит 9,3%, только автомобильным транспортом – 75%.

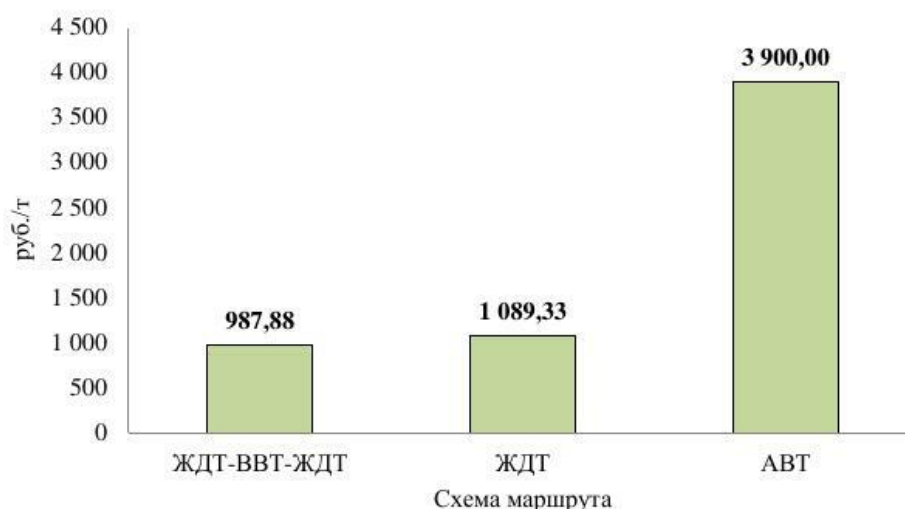


Рисунок 1 – Сравнение стоимости транспортировки 1 тонны серы по маршруту пос. Аксарайский - порт Кавказ с использованием различных видов транспорта по схемам ЖДТ-ВВТ-ЖДТ, ЖДТ и АВТ, руб./ 1 т

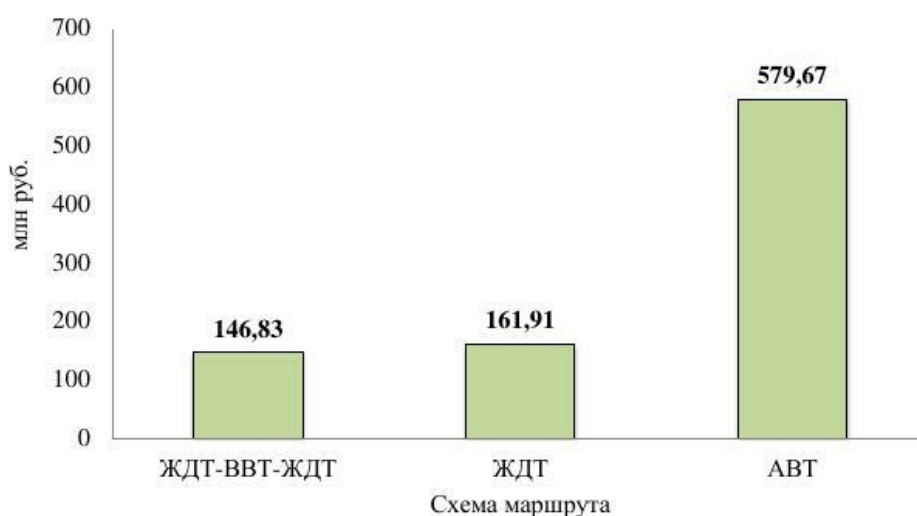


Рисунок 2 – Сравнение общей стоимости транспортировки серы по маршруту пос. Аксарайский - порт Кавказ с использованием различных видов транспорта по схемам ЖДТ-ВВТ-ЖДТ, ЖДТ и АВТ, млн. руб.

При использовании мультимодальной схемы маршрута, несмотря на снижение стоимости транспортировки внутренним водным транспортом на 30% по сравнению с железнодорожным транспортом на центральном наиболее протяженном участке данного маршрута, уменьшение суммарных расходов на перевозку серы по схеме ЖДТ-ВВТ-ЖДТ составило 9,3% вследствие высокой стоимости подвоза груза железнодорожным транспортом до порта отправления и вывоза из порта назначения.

Для данного направления перевозок серы использование мультимодальной схемы маршрута, включающей внутренний водный и железнодорожный транспорт, является наиболее выгодным, несмотря на высокую стоимость доставки груза железнодорожным транспортом от грузоотправителя до речного порта и вывоза его из речного порта до грузополучателя. Однако, учитывая то, что в собственности грузоотправителя имеется ведомственная железнодорожная ветка, соединенная с сетью железных дорог ОАО «РЖД», грузоотправитель может выбрать схему доставки серы только с использованием железнодорожного транспорта в целях снижения затрат времени на перегрузку и транспортировку.

Проект транспортировки металла и изделий из металла

Грузоотправителем металла и изделий из металла является ООО «Самарский сталелитейный завод», расположенный в г. Самара (Самарская область). Данный грузоотправитель находится вблизи железнодорожной станции «Безымянка» ОАО «РЖД».

Грузополучателем металла и изделий из металла является ООО «Завод металлических изделий», расположенный в г. Соликамск (Пермский край). Данный грузополучатель находится вблизи железнодорожной станции «Соликамск» ОАО «РЖД». Транспортировка груза от грузоотправителя до грузополучателя осуществлялась по схемам маршрута АВТ, ЖДТ и АВТ-ВВТ-АВТ. Доставка груза осуществляется с помощью грузового автотранспорта грузоподъемностью 20 тонн.

От точки отправления (г. Самара) груз следует по автомобильной дороге федерального значения М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск, через населенные пункты Мишкино, Аскино, Орда, далее - по автомобильной дороге федерального значения Р-242 Пермь – Екатеринбург. Схема маршрута ЖДТ включает в себя отправку груза с железнодорожной станции «Безымянка» ОАО «РЖД» до железнодорожной станции «Соликамск» ОАО «РЖД». В данном случае необходима доставка груза автомобильным транспортом со склада грузоотправителя до железнодорожной станции отправления и от железнодорожной станции назначения до склада

грузополучателя. Для транспортировки металла и изделий из металла используются полувагоны грузоподъемностью 71 тонна.

Схема маршрута АВТ-ВВТ-АВТ включает в себя отправку груза непосредственно со склада грузополучателя до речного порта отправления (порт Самара) автомобильным транспортом по улично-дорожной сети, далее отправка груза осуществляется по внутренним водным путям до речного порта Березники, с территории порта данный груз следует по автомобильной дороге до склада грузополучателя. Для транспортировки металла и изделий из металла используются суда типа «Валдай» грузоподъемностью 3720 тонн.

Основные экономические показатели транспортировки металла и изделий из металла по маршруту г. Самара – г. Соликамск представлены в таблице:

Таблица 3

Схема маршрута	Общий объем перевозок груза (т)	Протяженность маршрута перевозки груза (км)	Общая стоимость транспортировки всего объема по маршруту (руб.)	Стоимость транспортировки 1 т по маршруту (руб./ 1 т)
ЖДТ	3 206 820,68	1 539,00*	7 378 844 541,03	2 300,98
АВТ	3 206 820,68	1 143,20**	6 654 152 911,00	2 075,00
АВТ-ВВТ-АВТ	3 206 820,68	1 537,70***	4 984 755 943,83	1 554,42

**) протяженность маршрута по железной дороге*

****) суммарная*

****) протяженность маршрута по автомобильным дорогам ****) суммарная протяженность маршрута по внутренним водным путям и автодорожным подходам к речным портам*

Стоимость транспортировки одной тонны данного груза по маршруту г. Самара – г. Соликамск при использовании различных схем АВТ-ВВТ-АВТ, АВТ и ЖДТ представлена на рисунке 4.

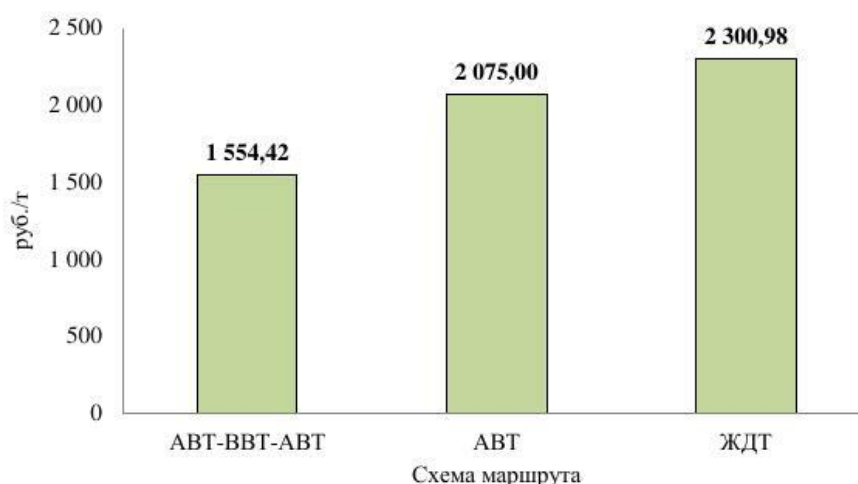


Рисунок 4 – Сравнение стоимости транспортировки 1 тонны металла и изделий из металла по маршруту г. Самара – г. Соликамск с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, АВТ и ЖДТ, руб./ 1 т

Стоимость транспортировки общего объема перевозок металла и изделий из металла по трем схемам данного маршрута приведена на рисунке 5.

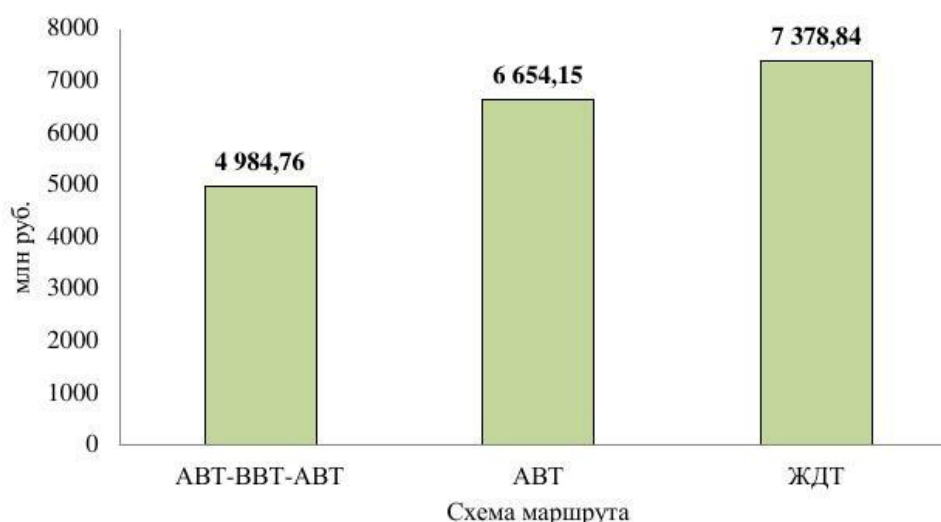


Рисунок 5 – Сравнение общей стоимости транспортировки металла и изделий из металла по маршруту г. Самара – г. Соликамск с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, АВТ и ЖДТ

Сокращение расходов при использовании мультимодальной схемы перевозок, включающий внутренний водный и автомобильный транспорт, в сравнении с транспортировкой груза только железнодорожным транспортом составит 32%, а только автомобильным транспортом – 25%. Для данного маршрута и вида груза использование схемы АВТ-ВВТ-АВТ является наиболее выгодным.

Проект транспортировки удобрений

Грузоотправителем удобрений является филиал «Азот» АО «ОХК «Уралхим», расположенный в г. Березники (Пермский край). Данный грузоотправитель имеет собственную железнодорожную ветку к близлежащей грузовой железнодорожной станции «Березники» ОАО «РЖД».

Грузополучателем удобрений является СХПК Комбинат «Тепличный», расположенный в г. Вологда (Вологодская область). Данный грузополучатель находится вблизи железнодорожной станции «Вологда I» ОАО «РЖД».

Стоимость перевозки удобрений по маршруту г. Березники - г. Вологда была рассчитана для следующих схем транспортировки: АВТ, ЖДТ и АВТ-ВВТ-АВТ.

Отправной точкой является г. Березники, далее маршрут проходит через населенные пункты Усолье и Юсьва по автомобильным дорогам федерального значения А-153 Нытва – Кудымкар, Р-166 Чита – Забайкальск до границы с Китайской Народной Республикой, Р-176 «Вятка» Чебоксары – Йошкар-Ола – Киров – Сыктывкар, через населенные пункты Поназырево, Мантурово, Буй и

по автомобильной дороге федерального значения М-8 «Холмогоры» Москва – Ярославль – Вологда – Архангельск. Доставка груза осуществляется с помощью грузового автотранспорта грузоподъемностью 20 тонн.

Схема маршрута ЖДТ включает в себя отправку груза с железнодорожной станции «Березники» ОАО «РЖД» до железнодорожной станции «Вологда I» ОАО «РЖД». Для транспортировки удобрений используются крытые вагоны грузоподъемностью 68 тонн.

Схема маршрута АВТ-ВВТ-АВТ включает в себя отправку груза непосредственно со склада грузополучателя до порта отправления (порт Березники) автомобильным транспортом по дорожной сети, далее отправка груза осуществляется по внутренним водным путям до порта Вологда, с территории порта данный груз следует по улично-дорожной сети города до склада грузополучателя. Для транспортировки удобрений по внутренним водным путям используются суда типа «Сормовский» грузоподъемностью 2700 тонн.

Основные экономические показатели транспортировки удобрений по маршруту г. Березники – г. Вологда представлены в таблице:

Таблица 4

Схема маршрута	Общий объем перевозок груза (т)	Протяженность маршрута перевозки груза (км)	Общая стоимость транспортировки всего объема по маршруту (руб.)	Стоимость транспортировки 1 т по маршруту (руб./1 тонну)
ЖДТ	501 041,42	1 363,50*	970 333 589,58	1 936,63
АВТ	501 041,42	1 337,78**	1 377 863 905,00	2 750,00
АВТ-ВВТ-АВТ	501 041,42	2 458,00***	679 236 564,46	1 355,65

**) протяженность маршрута по железным дорогам*

****) протяженность маршрута по автомобильным дорогам*

*****) суммарная протяженность маршрута по внутренним водным путям и автодорожным подходам к речным портам*

Стоимость транспортировки одной тонны данного груза по маршрутам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ представлена графически на рисунке 6.

Сравнение общей стоимости транспортировки удобрений по маршруту г. Березники – г. Вологда с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ приведено на рисунке 7.

Сокращение расходов при использовании мультимодальной схемы перевозок, включающий внутренний водный и автомобильный транспорт, в сравнении с транспортировкой груза только железнодорожным транспортом составит 13%, а только автомобильным транспортом – 39%. Для данного маршрута и вида груза использование схемы АВТ-ВВТ-АВТ является наиболее выгодным, несмотря на высокую стоимость доставки груза автомобильным транспортом к речному порту и от речного порта до грузополучателя.

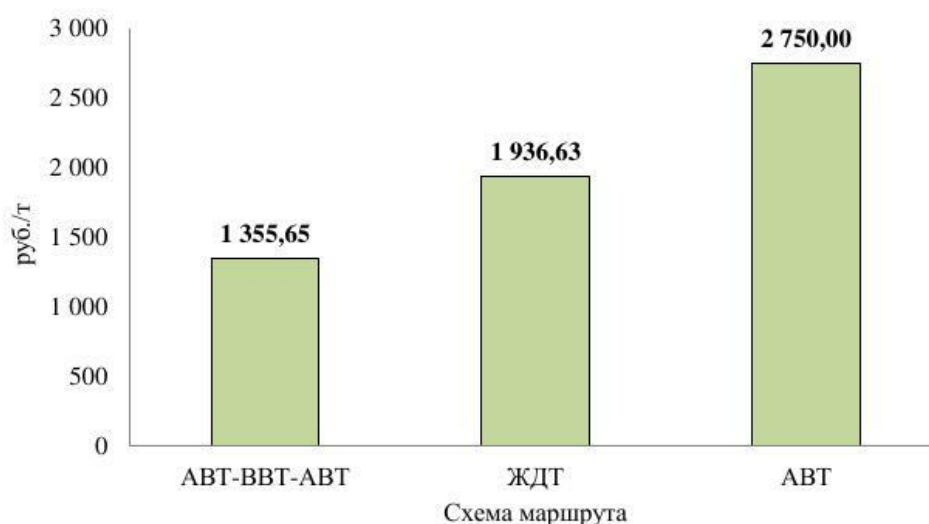


Рисунок 6 – Сравнение стоимости транспортировки 1 тонны удобрений по маршруту г. Березники – г. Вологда с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ, руб./ 1 т

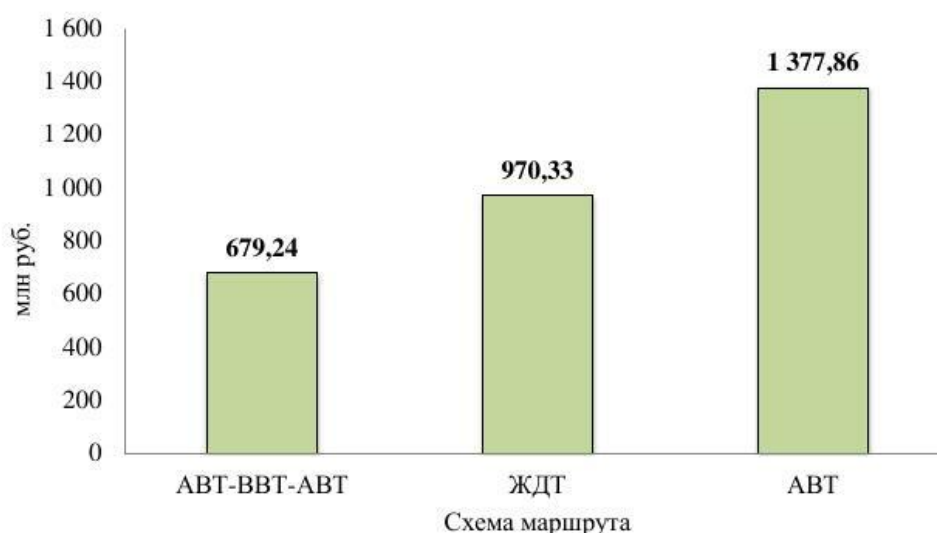


Рисунок 7 – Сравнение общей стоимости транспортировки удобрений по маршруту г. Березники – г. Вологда с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ, млн. руб.

Проект транспортировки щебня

Грузоотправителем щебня является филиал ООО «Карелприродресурс», расположенный в Республике Карелия. Карьер данного грузоотправителя находится вблизи железнодорожной станции «Пяжиева Сельга» ОАО «РЖД».

Грузополучателем щебня является ООО «АБЗ-ВАД», расположенный в г. Санкт-Петербург. Данный грузополучатель находится вблизи

железнодорожной станции «Шувалово» ОАО «РЖД» и имеет собственную железнодорожную ветку.

Стоимости транспортировки данного груза были рассчитаны исходя из схем маршрута: АВТ, ЖДТ и ЖДТ-ВВТ-ЖДТ.

Данный автодорожный маршрут проходит через населенные пункты пос. Пяжиева Сельга, пос. Пай, пос. Ладва Ветка, д. Мятусово, д. Хевроньино, г. Подпорожье, далее по автомобильной дороге федерального значения Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с королевством Норвегия и по улично-дорожной сети г. Санкт-Петербурга.

Доставка груза осуществляется с помощью грузового автотранспорта с грузоподъемностью 20 тонн.

Схема маршрута ЖДТ включает в себя отправку груза с железнодорожной станции «Пяжиева Сельга» ОАО «РЖД» до железнодорожной станции «Шувалово» ОАО «РЖД». Для транспортировки щебня используются полувагоны грузоподъемностью 71 тонна.

Схема маршрута ЖДТ-ВВТ-ЖДТ включает в себя погрузку данного груза на железнодорожной станции «Пяжиева Сельга» ОАО «РЖД», груз следует по железной дороге до порта Петрозаводск, далее отправляется по внутренним водным путям до порта Санкт-Петербург, с территории данного порта груз следует по железной дороге до станции «Шувалово» ОАО «РЖД». Для транспортировки щебня используются суда типа «Волго-Балт» грузоподъемностью 2750 тонн.

Основные экономические показатели транспортировки щебня по маршруту г. Петрозаводск – г. Санкт-Петербург представлены в таблице:

Таблица 5

Схема маршрута	Общий объем перевозок груза (т)	Протяженность маршрута перевозки груза (км)	Общая стоимость перевозки всего объема груза по маршруту (руб.)	Стоимость транспортировки 1 т по маршруту (руб./ 1 т)
ЖДТ	33 753,29	381,00*	19 162 399,39	567,72
АВТ	33 753,29	379,39**	38 110 532,89	1 129,09
ЖДТ-ВВТ-ЖДТ	33 753,29	621,00***	22 434 552,07	664,66

*) протяженность маршрута по железным дорогам

**) протяженность маршрута по автомобильным дорогам

***) суммарная протяженность маршрута по внутренним водным путям и железнодорожным подходам к речным портам

Сравнение удельной и общей стоимости транспортировки щебня по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург с использованием различных видов транспорта по схемам ЖДТ, ЖДТ-ВВТ-ЖДТ и АВТ приведено на рисунках 8-9.

Сокращение расходов при использовании мультимодальной схемы перевозок, включающий внутренний водный и железнодорожный транспорт, в сравнении с транспортировкой груза только автомобильным транспортом составит 41%.

Для данного маршрута и вида груза наиболее выходной схемой транспортировки щебня является использование железнодорожного транспорта, в этом случае стоимость перевозки снизится на 17% по сравнению с мультимодальной схемой ЖДТ-ВВТ-ЖДТ и почти в два раза по сравнению с использованием только автомобильного транспорта.

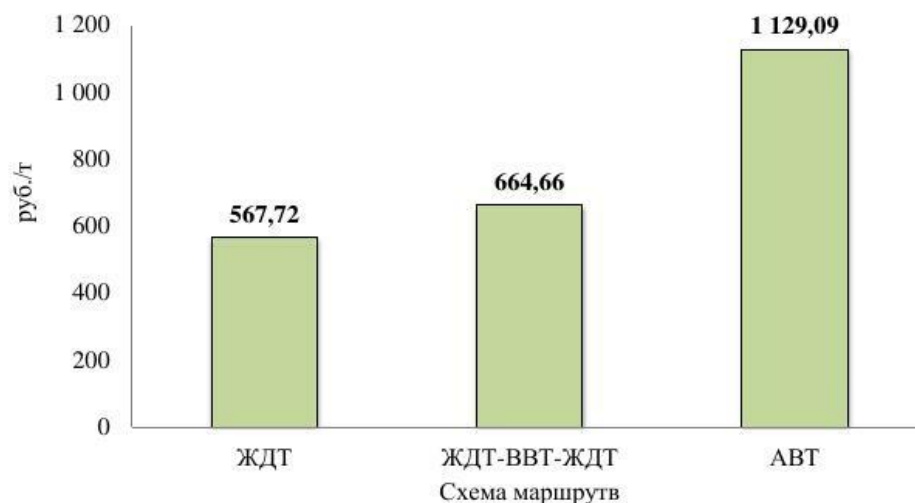


Рисунок 8 – Сравнение стоимости транспортировки 1 тонны щебня по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург с использованием различных видов транспорта по схемам ЖДТ, ЖДТ-ВВТ-ЖДТ и АВТ, руб./ 1 т

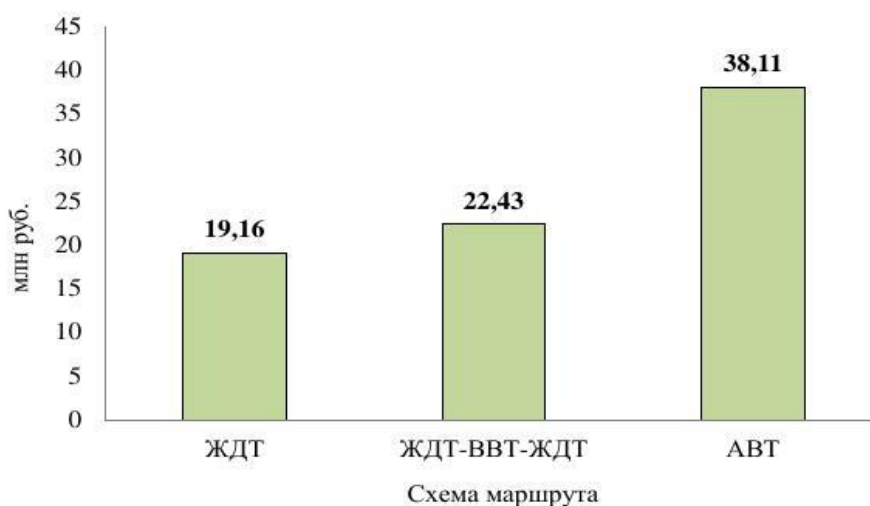


Рисунок 9 – Сравнение общей стоимости транспортировки щебня по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург с использованием различных видов транспорта по схемам ЖДТ, ЖДТ-ВВТ-ЖДТ и АВТ, млн. руб.

Более высокая стоимость транспортировки щебня по схеме ЖДТ-ВВТ-ЖДТ по сравнению со схемой ЖДТ связана с завышенной стоимостью подвозки груза железнодорожным транспортом от пункта отправления к речному порту и вывоза из речного порта до пункта назначения.

Проект транспортировки металлических конструкций

Грузоотправителем металлических конструкций является филиал ПАО «Северсталь», расположенный в г. Череповец (Вологодская область). Данный грузоотправитель находится вблизи железнодорожной станции «Череповец II» ОАО «РЖД».

Грузополучателем данного груза является ПАО «Нижекамскнефтехим», расположенный в г. Нижнекамск (Республика Татарстан). Данный грузополучатель находится вблизи железнодорожной станции «Биклянь» ОАО «РЖД».

Стоимость транспортировки данного груза была рассчитана исходя из схем маршрута: АВТ, ЖДТ и АВТ-ВВТ-АВТ.

Маршрут следует через населенные пункты г. Тутаев, г. Гаврилов-Ям, г. Иваново, г. Нижний Новгород, далее по автомобильным дорогам федерального значения М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Уфа, Р-176, «Вятка» Чебоксары – Йошкар-Ола – Киров – Сыктывкар, Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан, через г. Рыбная Слобода и по улично-дорожной сети г. Нижнекамск.

Данная транспортировка груза осуществляется с помощью грузового автотранспорта грузоподъемностью 40 тонн.

Схема маршрута ЖДТ включает в себя отправку груза с железнодорожной станции «Череповец II» ОАО «РЖД» до железнодорожной станции «Биклянь» ОАО «РЖД». Для транспортировки металлических конструкций используются полувагоны грузоподъемностью 71 тонна.

Схема маршрута АВТ-ВВТ-АВТ включает в себя отправку груза непосредственно со склада грузополучателя до речного порта отправления (порт Череповец) автомобильным транспортом по улично-дорожной сети г. Череповец, далее отправка груза осуществляется по внутренним водным путям до Нижнекамска, с территории речного порта Нижнекамск данный груз следует по автомобильным дорогам до склада грузополучателя. Для транспортировки данного вида груза используются суда типа баржи-площадки грузоподъемностью 500 тонн.

Основные экономические показатели транспортировки конструкций с металлической рамой по маршруту г. Череповец – г. Нижнекамск представлены в таблице:

Таблица 6

Схема маршрута	Общий объем перевозки груза (т)	Протяженность маршрута перевозки груза (км)	Общая стоимость транспортировки всего объема груза по маршруту (руб.)	Стоимость транспортировки 1 т по маршруту (руб./ 1 т)
ЖДТ	22,14	1 342,00*	1 310 168,16	59 176,52
АВТ	22,14	1 221,58**	1 840 000,00	83 107,50
АВТ-ВВТ-АВТ	22,14	1 414,00***	950 255,12	42 920,29

*) протяженность маршрута по железным дорогам

**) протяженность маршрута по автомобильным дорогам

***) суммарная протяженность маршрута по внутренним водным путям и автодорожным подходам к речным портам

Сравнение стоимости транспортировки 1 тонны металлических конструкций по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ представлено на рисунке 10.

Сравнение общей стоимости транспортировки металлических конструкций по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ показано на рис. 11.

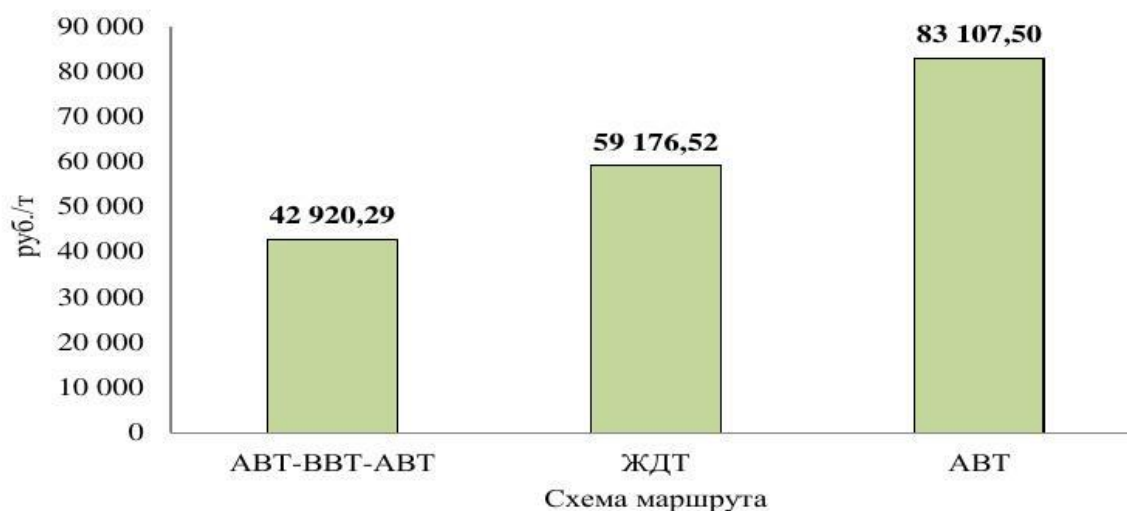


Рисунок 10 – Сравнение стоимости транспортировки 1 тонны металлических конструкций по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ, руб./ 1 т

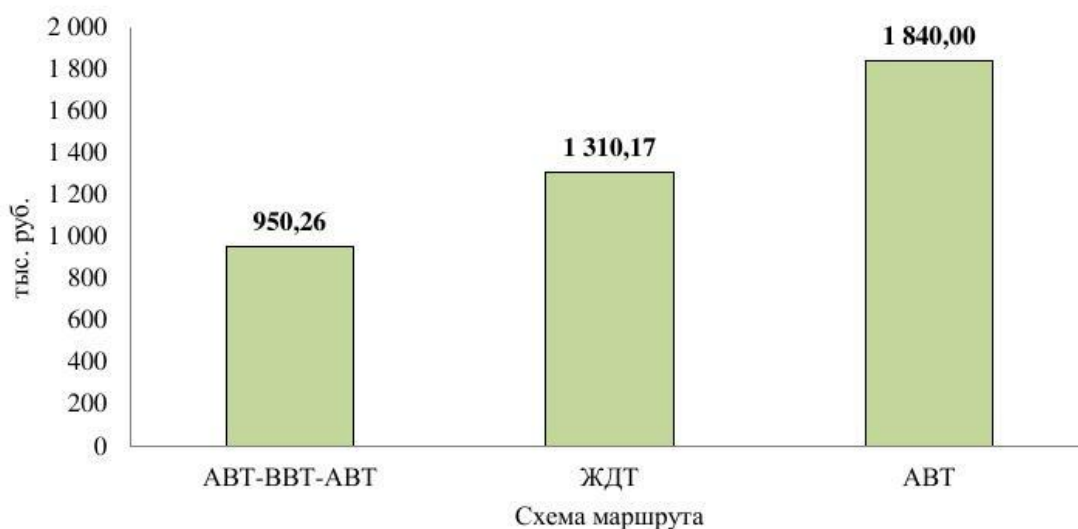


Рисунок 11 – Сравнение общей стоимости транспортировки металлических конструкций по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург с использованием различных видов транспорта по схемам АВТ-ВВТ-АВТ, ЖДТ и АВТ, тыс. руб.

Сокращение расходов при использовании мультимодальной схемы перевозки, включающий внутренний водный и автомобильный транспорт, в сравнении с транспортировкой груза только железнодорожным транспортом составит 27%, а только автомобильным транспортом - 48%.

Для данного маршрута и вида груза использование мультимодальной схемы перевозки, включающей внутренний водный и автомобильный транспорт, является наиболее выгодным вариантом транспортировки металлических конструкций по маршруту пос. Пяжиева Сельга – г. Санкт-Петербург, несмотря на высокую стоимость доставки груза автомобильным транспортом к речному порту и от речного порта до грузополучателя.

Проведенный анализ показал, что выводы о целесообразности использования внутреннего водного транспорта для доставки грузов можно сделать только после проведения сравнения стоимости различных схем транспортировки с учетом тарифов на разных видах транспорта, расстояния перевозки и затрат на погрузо-разгрузочные операции.

Сравнение стоимости перевозки навалочных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов по выбранным проектам железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом на направлениях, где перевозка таких грузов может осуществляться по внутренним водным путям в период навигации, наглядно продемонстрировало, что во многих случаях наиболее выгодной схемой доставки грузов является мультимодальная схема перевозки с использованием внутреннего водного транспорта.

Планируемые мероприятия по улучшению качественных параметров внутренних водных путей, предусмотренных в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года с учетом Стратегии пространственного развития Российской Федерации

1. На приоритетных геостратегических территориях Российской Федерации (Республика Саха (Якутия))

Направление пространственного развития: обеспечение социально-экономического развития

Задача: уменьшение рисков по доставке жизнеобеспечивающих грузов в условиях ограниченного периода навигации за счет увеличения загрузки судов, уменьшения рейсооборота

Мероприятия:

Бассейн	участок	Протяженность, км	мероприятие по устранению лимитирующих факторов	срок реализации мероприятий	увеличение пропускной способности, млн. т
Ленский	река Лена, п.Усть-Кут - п.Киренск-устье р. Витим	758	выправление, достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2021	1,7
Ленский	река Лена, п Жигалово - п.Усть-Кут	344	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2021	0,5
Ленский	Река Лена, устье р. Нюя устье р. Олекма	7	выправление, достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,6

Ленский	Река Лена, г.Якутск - устье р.Алдан-устье р. Виллой	51,3	достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,4
Ленский	река Лена, о. Столб - Быков Мыс	21,5	достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,4
Ленский	река Яна, мыс Уэдей - Янский залив, пр. буй	22	достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,7
Ленский	река Индигирка, с Хонуу - н.п. Белая гора	530	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,2
Ленский	река Индигирка, водомерный пост Немков - Восточно-Сибирское море	27	достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	-
Ленский	река Амга, п. Покровка - устье	472	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,6
Ленский	река Виллой, н.п. Сунтар - устье р.Марха	618	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,6

Ленский	река Вилюй, в/п Хатырык Хомо - устье (р.Лена)	128	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	-
Ленский	река Алдан, г.Томмот - устье р. Тимптон-устье р. Учур- устье р. Мая-Джебарики-Хая	1103	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2023	0,6
Ленский	Залив Неелова, Быков Мыс - причал Аргангастах	26	обеспечение круглосуточного движения;	2022	0,6
Ленский	река Колыма, п. Верхний Сеймчан - п. Ороек-п. Зырянка- г. Среднеколымск	941	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,6
Ленский	река Яна, н.п. Батагай - устье р. Адыча	103	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2022	0,5

В Проектной программе «Развитие внутреннего водного транспорта Республики Саха (Якутия) и внутренних водных путей Ленского бассейна», утвержденной Правительством Республики Саха (Якутия) от 20 февраля 2017 г. № 202-р предусмотрено, что в условиях интенсивного строительства сухопутных путей сообщения внутренний водный транспорт в перспективе до 2050 года останется ведущим видом транспорта по обеспечению завоза грузов для нужд предприятий и населения республики, особенно – в формируемой Северо-Якутской опорной зоне Арктической зоны Российской Федерации.

Общий грузооборот, осуществляемый предприятиями водного транспорта, в 2016 году – 2 528,8 млн. т-км, что составляет 41% от общего грузооборота по республике, выполняемого всеми видами транспорта (прогноз на 2030 год - 47,9%).

2. В макрорегионах Российской Федерации (Ангаро-Енисейский макрорегион)

Направление пространственного развития: обеспечение устойчивых транспортных связей между перспективными центрами экономического роста

Задача: гарантированное обеспечение доставки грузов для лесоперерабатывающей и металлургической промышленности

Бассейн	участок	Протяженность, км	мероприятие по устранению лимитирующих факторов	срок реализации мероприятий	увеличение пропускной способности, млн. т
Енисейский	р.Ангара, Богучанская ГЭС - устье	444	обеспечение круглосуточного движения;	2023	0,6

Стратегией социально-экономического развития Красноярского края до 2030 года, утвержденной постановлением Правительства Красноярского края от 30.10.2018 № 647-н отмечено, что главным ограничителем освоения природных ресурсов Приангарского макрорайона является его транспортная недоступность. Существующая транспортная сеть, не развитая в широтном направлении и имеющая отдельные транспортные выходы на Транссибирскую магистраль в восточной и западной частях макрорайона, предопределяет формирование в макрорайоне двух достаточно автономных частей: западной (Лесосибирская) и восточной (Богучанская).

Макрорайон находится в стадии активного промышленного и инфраструктурного развития, связанного, прежде всего, с реализацией масштабного инвестиционного проекта комплексного развития Нижнего Приангарья.

Дальнейшее инфраструктурное развитие макрорайона предусматривает трансформацию экономически активного пространства макрорайона с формированием четырех крупных промышленных узлов:

Богучано-Таежного на базе развития энерго-металлургического и лесопромышленного комплексов;

Лесосибирского - на базе развития лесопромышленного комплекса и формирования транспортно-логистического узла, обеспечивающего водную и железнодорожную связь районов Приангарья с другими территориями края и регионами страны.

В Приангарском макрорайоне предусматривается формирование промышленных узлов как плацдармов для выхода в районы нового освоения ресурсов, востребованных как в России, так и на глобальных рынках, с развитием инфраструктурной связанности территорий, создающей условия для формирования нового, Приангарского, широтного пояса экономического развития.

3. В субъектах и частях субъектов Российской Федерации, входящих в арктическую зону Российской Федерации, в макрорегионах (Ненецкий автономный округ и Республика Коми)

Направление пространственного развития: обеспечение устойчивых транспортных связей между субъектами Российской Федерации

Задача: гарантированное обеспечение перевозки пассажиров и грузов между г. Нарьян-Мар, Печора и Вуктыл в условиях отсутствия автомобильных дорог

Бассейн	участок	Протяженность, км	мероприятие по устранению лимитирующих факторов	срок реализации мероприятий	увеличение пропускной способности, млн. т
Печорский	река Печора, г.Вуктыл-г.Печора- г. Усть-Уса-Нарьян-Мар	1013	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для полной загрузки судов	2024	0,6

В настоящее время на участке реки Печора в направлении г. Печора – г. Усть – Уса-Нарьян-Мар в условиях отсутствия автомобильных дорог осуществляется регулярное грузопассажирское сообщение на социально-значимом маршруте, а также перевозка грузов.

Однако низкая обеспеченность (около 60%) проектных уровней воды при существующих объемах дноуглубления не позволяет гарантированно осуществлять регулярное грузопассажирское сообщение в течение межлетнего периода. Кроме того отсутствие освещаемой навигационной обстановки ограничивает движение судов в темное время суток.

В ближайшей перспективе в регионе прогнозируется увеличение в 2,5 раза объемов перевозки топливно-энергетических и других и жизненно важных товаров для обеспечения территорий Крайнего Севера и приравненных к нему местностей (Северный завоз).

Президентом Российской Федерации от 19.07.2018 г. № Пр-1265 дано поручение о представлении предложений о финансировании работ по дноуглублению реки Печоры.

4. Развитие внутреннего и въездного туризма (Ленинградская и Новгородская области)

Направление: переориентация части потребительского спроса россиян на внутренний туризм и привлечение иностранных туристов

Задачи:

- развитие внутреннего и въездного туризма с учетом обеспечения экономического и социокультурного прогресса в регионах Российской Федерации;
- формирование доступной и комфортной туристской среды;
- повышение качества и конкурентоспособности туристского продукта Российской Федерации на внутреннем и мировом рынках;
- продвижение туристского продукта Российской Федерации на внутреннем и международном туристских рынках.

Бассейн	участок	Протяженность, км	мероприятие по устранению лимитирующих факторов	срок реализации мероприятий
Волго-Балтийский	Кобонский канал, Новолодожский канал - Ладожское озеро	5	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для пассажирских судов	2022
	р.Волхов, оз.Ильмень – Волховский шлюз	197	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для пассажирских судов	2022
	Приладожские каналы, п.Свирица - Шлиссельбург	169	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для пассажирских судов	2022
	Онежский канал, п.Вознесенье - водораздельный канал	67	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для пассажирских судов	2022
	Белозерский канал	67	обеспечение круглосуточного движения; достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для пассажирских судов	2022
Волжский	Подходы к пассажирским причалам Болгары и Свяжск	56	достижение необходимых гарантированных габаритов судовых ходов для пассажирских судов	2019-2024

В 2018 в целях развития инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта для пассажирского сообщения в Ленинградской области, Новгородской области и в Республике Карелия подписано соответствующее

соглашение между указанными субъектами, а также ООО «КОНТ» и ООО «СК «И Н Ф О Ф Л О Т». В рамках соглашения начата работа по строительству трех причалов на территории Новгородской области (в Великом Новгороде, Новгородском и Чудовском районах). Завершение строительства причалов планируется в 2019 году. В настоящее время по указанным участкам внутренних водных путей проход пассажирских судов не возможен вследствие отсутствия необходимых габаритов судовых ходов.

В Республике Татарстан: развитие туристических кластеров.

Федеральным проектом «Транспортно-логистические центры» предусмотрено формирование к 2024 году сети транспортно-логистических центров суммарной мощностью до 51,6 млн. тонн, которая позволит обеспечить рост средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте к 2024 году до 440 км/сут.

В ходе реализации проекта будет сформирована сеть узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров, обеспечивающая перераспределения грузопотоков Центральной России, обслуживание грузопотоков МТК «Восток-Запад» и «Север-Юг».

ТЛЦ планируются в Северо-Западном, Приволжском, Южном, Уральском, Дальневосточном федеральных округах, в таких городах как: Санкт-Петербург, Москва, Самара, Казань, Волгоград, Новосибирск, Улан-Удэ и др.

В настоящее время идет выбор площадок под ТЛЦ, при этом в федеральный проект заложены следующие системные решения - критерии выбора площадок:

- размещение на маршрутах международных транспортных коридоров;
- максимальная близость к крупному транспортному узлу, местам зарождения/погашения грузопотоков;
- максимальная близость к крупным городским агломерациям, учет перспектив градостроительного развития;
- наличие резервов пропускной способности на подходах к станции примыкания;
- максимальная близость к магистральным автотранспортным коммуникациям;
- возможность создания на сопредельной территории индустриальных парков;
- наличие в зоне предполагаемого размещения ТЛЦ свободных (резервных) мощностей инженерных систем.

Критерии выбора площадок включают только вопросы автомобильного и железнодорожного видов транспорта, вместе с тем во всех перечисленных городах расположены крупные речные порты. При включении портов в ТЛЦ можно создать тримодальные логистические центры которые системно будут использовать преимущества всех видов транспорта.

Кроме того, можно решить вопросы вывода портов из центральных районов городов.

Все порты построены в 50-60 х годах двадцатого столетия, имеет значительный физический и моральный износ и расположены в центральных районах городов. Как правило, порты имеют районы перегружающие сухие грузы

(уголь, щебень, НСМ и др.), что создает экологическую нестабильность по шумности и пыльности перегрузки.

Например, основные грузы, перегружаемые в Самарском речном порту это - песок собственной добычи, щебень, металлолом. Порт образован в 1948 году (в 1993 году преобразован в АО «Самарский речной порт») и расположен на слиянии реки Волги и реки Самары. Порт Самара включён в перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств¹, что позволяет говорить о нем, как о части международного транспортного коридора.

Центральный грузовой район порта имеет 4 причала общей протяженностью 419 погонных метров. Подходы ко всем причалам имеют гарантированную глубину 4 метра.

Имеется открытые складские площадки общей площадью около 23000 м², а также два крытых склада общей площадью около 5000 м². Причалы порта оборудованы одиннадцатью порталными кранами и краном типа «Деррик» (грузоподъемность 100 тонн).

Ко всем причалам имеются разветвленные железнодорожные (четыре нитки общей протяженностью 3092 метра – станция примыкания Самара) и автомобильные пути – с учетом подходов к порту его уже можно рассматривать как тримодальный логистический комплекс.

Новосибирский речной порт - ОАО «Новосибирский речной порт».

Площадь акватории Новосибирского порта составляет 1,4 км², протяженность причалов порта – 3160 м, в том числе грузовых и пассажирских причалов – 1850 м.

К причалам подходят подъездные железнодорожные пути от станций Новосибирск-Западный и Новосибирск-Товарный Западно-Сибирской железной дороги. Эти пути имеют прямой выход на Транссиб. Структурно порт Новосибирск разделен на три грузовых района – Правобережный, Левобережный и Обский, а также имеет в своем составе пристань Красный Яр.

С развитием городской инфраструктуры в настоящее время Правительство Новосибирска говорит о необходимости вывода порта из центра города.

Муниципалитеты и других городов неоднократно заявляли о необходимости вывода портов за пределы городов, что с учетом значительной стоимости подобных проектов, падением объемов перевалки, низкой рентабельности этого бизнеса представляется труднореализуемым.

¹ распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.05.2012 № 734-р.

**Объемы переработки грузов в речных портах,
вытесняемых из черты соответствующего города, за 2013-2018 годы (тыс.тонн)**

Речной порт	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Новосибирск	176,6	110,0	138,0	115,0	82,0	11,0
Красноярск	1007,4	771,9	943,4	1078,7	1214,3	892,3
Самара	5354,2	5519,4	6277,7	6585,3	8422,9	6602,4
Волгоград	1638,0	1076,4	2470,6	1613,5	386,2	389,9
Нижний Новгород	2467,6	2909,7	нет	нет	нет	нет

Таким образом, предлагаем при выборе места расположения ТЛЦ в качестве одного из основных критериев месторасположения площадки его размещения рассматривать наличие подходов всех видов транспорта: автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного – размещение ТЛЦ на внутренних водных путях. Строительство причальных портовых сооружений по современным технологиям не приведет к существенному удорожанию проекта, кроме того позволит привлечь новых инвесторов, заинтересованных в строительстве жилых комплексов на месте существующего порта.

Это позволит:

создать тримодальные логистические центры, консолидирующие работу всех видов транспорта;

создать новые транспортно-логистические цепочки доставки грузов;

вывести порты из мегаполисов – создав новую среду обитания в центральных районах городов;

улучшить экологическую ситуацию в приречных мегаполисах;

создать новые точки «роста» для развития перевозок по внутренним водным путям;

сбалансировать транспортную систему страны.

Транспортный флот

Обновление транспортного флота

Анализ транспортного флота показал, что к 2020 году из 1179 судов смешанного река-море плавания «советской постройки» в строю останутся 835 единиц (70% от сегодняшнего уровня), к 2025 году – 362 судна (30%).

То есть через 5-10 лет вполне объективно будут списаны более 50-70% эксплуатируемого в настоящее время флота, что приведет к обвалу объемов перевозок на водном транспорте.

За первые 18 лет XXI века было построено 353 грузовых судна смешанного, внутреннего и морского ограниченного района плавания (в среднем по 20 судов в год). Из них 210 танкеров и комбинированных судов и 143 сухогруза. Основные проекты судов 19614, RST27, RSD59, RSD49, RST27M, RSD44, ROB20.

В настоящее время в постройке на разных стадиях находятся еще 42 судна, в том числе 31 сухогруз и 11 танкеров.

Динамика строительства флота за период 2000-2018 годы

Проект	Количество судов																		Всего	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017		2018
Нефтеналивные суда «Волго-Дон макс» класса	3		2	6	4	9	4	1	5	4	12	17	22	22	14	13	10	9	4	161
Нефтеналивные суда других классов	5	1	3	2	3	7	5	6	3	2	2			1	5	2	2			49
Всего нефтеналивных судов	8	1	5	8	7	16	9	7	8	6	14	17	22	23	19	15	12	9	4	210
Сухогрузные суда «Волго-Дон макс» класса	2	1	1		2	3	4	6	4	3	1	9	4	6	2		1	3	6	58
Сухогрузные суда других классов	1	1	3	4	4	7	10	12	8	5	5	7	11	3	2	1		1		85
Всего сухогрузных судов	3	2	4	4	6	10	14	18	12	8	6	16	15	9	4	1	1	4	6	143
Общее количество судов	11	3	9	12	13	26	23	25	20	14	20	33	37	32	23	16	11	13	10	353

Источник: Морское Инженерное Бюро

Интерес к танкерам был обусловлен более высокой рентабельностью (до 2016 года) и наличием больших объемов нефтепродуктов на перевозку. Именно поэтому «Волго-Дон максы» – т.е. суда с наибольшими размерами для внутренних

водных путей среди новых танкеров составили 161 судно или 77%, а среди сухогрузов – только 40%.

В настоящее время среди строящихся судов 68% сухогрузовы, что отражает рост ставок на перевозку сухих грузов. Главные драйверы роста перевозок по ВВП – зерновые грузы и щебень.

Как показывает анализ закономерностей списания существующего флота, постройка новых танкеров для замены старых «Волгонефтей» будет вновь оправдана к 2022 году.

Сегодня наиболее заметным явлением в российской воднотранспортной отрасли является массовая постройка необычных для всей практики мирового судостроения «сверхполных» танкеров смешанного река-море плавания проекта RST27 и созданных на их базе комбинированных судов (танкеро-площадок) проекта RST54, танкеро-химовозов проектов RST27M и RST12C.

В итоге, новый проект RSD59 (на примере пятого в серии судна «Пола Фива») по сравнению с лучшим из ранее построенных сухогрузов «Волго-Дон макс» класса проекта RSD49 получил:

- дедвейт в реке при осадке 3,60 м 5320 тонн (у проекта RSD49 – 4507 тонн), что больше на 813 тонн;

- дедвейт при осадке 4,20 м 6944 тонн (у проекта RSD49 – 6021 тонна), что больше на 923 тонны;

- дедвейт при максимальной осадке 4,706 м 8144 тонн (у проекта RSD49 при максимальной осадке 4,70 м 7143 тонны), что больше на 1000 тонн.

Известная волатильность фрахта на сухогрузном рынке подвигла судовладельцев использовать все возможные способы увеличения доходности от работы судов. Особое место при этом отводится нестандартным, негабаритным грузам. Можно сказать, что именно такие «немассовые» грузы, появление которых на рынке происходит сугубо по своим законам, заметно улучшают экономические показатели современных сухогрузных судов, таких как, например, «Каспиан Экспрессы» проекта 003RSD04 с одним трюмом длиной 59 метров и «Нева-Лидер» проекта RSD49 со вторым (из трех) трюмом длиной 52 метра.

Например, семь многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD49 типа «Нева-Лидер» Северо-Западного пароходства с конца 2012 года выполнили 14 рейсов с негабаритным оборудованием, а в период с января по сентябрь 2014 года – 7 отправок оборудования из портов Южной и Северной Европы на Каспий, Поволжье, Санкт-Петербург.

Наличие на новом проекте RSD59 длинного трюма уже в 77,35 м (на судне проекта RSD49 = 52 м) позволяет перевозить проектные негабаритные грузы, промышленное оборудование, длинные рельсы и трубы. Столь длинный трюм позволяет перевозить любые генеральные грузы с минимальными потерями

площади, и соответственно лучше использовать объем трюма. При этом высота этого трюма больше на 620 мм (9000 мм), чем на судне проекта RSD49, что позволяет транспортировать контейнеры высотой до 9,6 футов – «high cube containers» (3 таких контейнера в высоту).

Для перевозки сухих грузов, опасных сухим смещением, например, зерновых, на RSD59 применена всего лишь одна съемная переборка.

Сопоставление технико-эксплуатационных характеристик проекта RSD59 с соответствующими характеристиками судов класса «Волго-Дон Макс» показывает, что новый коцепт по энергозатратам на единицу транспортной производительности лучше, чем проекты RSD49 и 006RSD05, выполненные на основе популярных в начале XXI века обводов «Армад», и заметно лучше, чем сухогрузные суда типа «Волга» и «Русич».

Помимо строительства крупнотоннажного самоходного грузового флота, после 2000 годов в России осуществлялись поставки и других транспортных судов – 243 баржи и 54 толкача и буксира, причем в значительной части для восточных бассейнов.

Фактическое пополнение речного флота Российской Федерации в 2012-2018 несамоходными грузовыми судами

Тип судна	Количество судов, ед.
Несамоходные грузовые суда «Волго-Дон макс» класса	
Нефтеналивные баржи класса R3-RSN пр. ROB07 дедвейтом 4400 тонн	2
Нефтеналивные баржи класса М-СП 3,5 пр. 102 дедвейтом 4397/4190 тонн	2
Нефтеналивные баржи класса М-ПР 2,5 пр. 2734 дедвейтом 5000 тонн	4
Нефтеналивные баржи пр. 27341 дедвейтом 5000 тонн типа «Ника-1»	2
Сухогрузные баржи класса М 3,0 пр. 82 типа «ПТ 82001» дедвейтом 4200 тонн	10
Сухогрузные баржи-площадки пр. ГРПН.360 типа «АРК-10» дедвейтом 3000 тонн	5
Несамоходные грузовые суда других классов	
Нефтеналивные баржи класса «О» пр. ROB20* дедвейтом 6000 тонн	7+1 в постройке
Сухогрузные баржи класса «О» пр. ROB20* дедвейтом 6000 тонн	2 в постройке
Сухогрузные баржи-площадки класса «О» пр. 82260 грузоподъемностью 1873/2100 (в классе «Р») тонн	1
Сухогрузные баржи-площадки класса «Р» пр. 0150/2907 грузоподъемностью 1100 тонн	1
Сухогрузные баржи-площадки класса «О» пр. 1960 грузоподъемностью 2905 тонн	8
Сухогрузные баржи-площадки пр. 81108/16ПК грузоподъемностью 1500 тонн	2
Сухогрузные баржи-площадки класса «О» пр. 943AY/02ПК01 грузоподъемностью 1470 тонн	1
Сухогрузные баржи-площадки класса «М» пр. 81109/06ПК грузоподъемностью 2500 тонн	1
Сухогрузные баржи пр. P89/09ПК грузоподъемностью 1500 тонн	1
Сухогрузная накатная баржа класса «О» пр. ТСК.410 грузоподъемностью 200 тонн	2

Источник: Морское Инженерное Бюро

В классе «Волго-Дон макс» была построена 67 несамоходных барж: 57 смешанного река-море (из них 32 нефтеналивных) и 10 сухогрузных класса «М».

В остальных классах было построено 176 барж по 67 проектам, из них 54 нефтеналивных, 94 баржи-площадки (56%), 21 баржа-площадка, приспособленных для перевозки автотехники (чаще всего с аппаратами), 7 трюмных и бункерных (из них 6 смешанного река-море плавания).

Для Восточных бассейнов предназначено 131 единица флота (74%), практически все строились на местных заводах, например, в Красноярске 48 барж (в основном на Красноярской судовой верфи), в Тюмени 21 (в основном Тюменьсудокомплексом).

Среди построенных 54 буксира 25 предназначены для толкания барж, остальные – для буксировки и кантовочных работ на рейде и в порту.

Построено для работы в Сибири и на Дальнем Востоке 31 судно, на европейском Севере (Архангельск и прилегающие районы) – 8 судов.

При этом только 11 толкачей с мощностями 1400-1840 кВт предназначены для толкания барж «Волго-Дон макс» класса. Остальные буксиры и толкачи имеют заметно меньшую мощность: в диапазоне 400-600 кВт – 17 единиц, остальные от 250 и меньше.

Таким образом, пока судовладельцы предпочитают использовать существующую тягу даже для нового тоннажа.

Помимо грузовых судов, в России приступили к реальному строительству смешанного река-море плавания и речных круизных судов.

Первое судно проекта PV09 «Штандарт» (оператор Мостурфлот) уже сдано, суда проектов PV300VD для Мостурфлота (на 310 пассажиров) и PV300 для Водохода (на 342 пассажира) строятся.

Новые концепты – это не только новые суда, но и новый туристический продукт. Например, перспективный каспийский круиз привлекает не только граждан прикаспийских стран (Ирана, Азербайджана, Казахстана), но и туристов из США, Австралии, Европы и Китая.

31 мая 2017 года в Санкт-Петербурге состоялось крещение первого построенного в XXI веке круизного пассажирского судна смешанного река-море плавания «Штандарт» проекта PV09.

Самым заметным проектом современного круизного судна в России стал теплоход река-море плавания проекта PV300VD.

Головному судну проекта PV300VD присвоено имя «Петр Великий». Проект подразумевает высочайший уровень комфорта на борту, соответствующий 5-ти звездочным требованиям. Спуск на воду судна «Петр Великий» запланирован на 2020 год.

Вторым судном проекта PV300 стал теплоход «Князь Владимир» для круизной компании «Водоходь». Строительство ведется на судостроительном заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде. Торжественная закладка

теплохода состоялась 28 марта 2017 года. Первый рейс теплохода запланирован на 2021 год.

Следующим, реализуемым уже круизной компанией «ГАМА» проектом, стало судно «Золотое Кольцо» (проект ПКС-180).

Теплоход заложен на судостроительном заводе «Лотос» в Астрахани 17 января 2018 года. Судно предназначено для круизов по Золотому речному кольцу: по рекам Волга, Ока, Москва и Каналу имени Москвы включая движение через центр Москвы. Также планируются рейсы в Великий Новгород по реке Волхов и обводным каналам Ладожского и Онежского озер.

Средний возраст эксплуатируемых круизных судов составляет 43 года, при этом половина из них старше 60 лет, всего на круизном рынке работает 90 теплоходов, из них порядка 50 будет списано в ближайшее десятилетие.

Для удержания доли рынка на уровне 400 тысяч туристов необходимо строительство не менее 20 современных теплоходов различного типа.

Следует отметить, что речь идет не только о концептах, которые уже строятся (PV300VD, PV300), но и о целой «линейке» судов – от PV500 для линии Москва – Санкт-Петербург – Астрахань на 500 пассажиров и до судов (на основе «колесников» и PV09) на 100-150 пассажиров, которые смогут работать на новых маршрутах (например, Санкт-Петербург – Великий Новгород, Москва – Великий Новгород, «Золотое кольцо», река Ока, Москва, Санкт-Петербург – Соловки, Ладога – Санкт-Петербург – Сайма), которые позволят заходить не только на Валаам и Мандроги, но и в Старую Ладугу, Константиново, Великий Новгород.

Строительство новых круизных судов ведется по льготной лизинговой схеме, позволяющей судоходной компании эксплуатировать судно длительное время до его окупаемости в течение 25-30 лет.

Главные факторы, стимулирующие развитие судостроения судов водного транспорта (меры господдержки):

1. Компенсация 2/3 процентной ставки по кредитам на закупку гражданских судов и лизинговых платежей по договорам лизинга на приобретение гражданских судов.
2. Использование лизинга на приобретение гражданских судов.
3. Предоставление субсидий организациям на возмещение части затрат на приобретение новых судов взамен судов, сданных на утилизацию (судовой утилизационный грант).

Для сохранения уже перевозимого объема сухих грузов на реке и прибрежных перевозок в европейской части потребуется построить до 2020-2022 года около 130-140 новых сухогрузных судов «Волго Дон макс» класса (проекты RSD49, RSD44, RSD59, RSD62, RSD79), 60-80 новых сухогрузных барж, 20-30 буксиров-толкачей.

Кроме того, отмечается значительный интерес средних и малых судовладельцев к судам «взамен Омских» проекта RSD34, а также строительство малотоннажного несамоходного флота грузоподъемностью от 600 тонн для перевозки внутри бассейнов и регионов, снижением партионности и дальности перевозок ВВТ.

Лист согласования к документу № Д5/402 от 02.04.2019. В ответ на № К-25/371-ВН (01.03.2019)

Инициатор согласования: Калинин В.А. Главный специалист-эксперт

Согласование инициировано: 02.04.2019 14:08

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **смешанное**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: последовательное				
1	Ориничева И.В.		Согласовано 02.04.2019 17:15	-
Тип согласования: последовательное				
2	Костин Ю.А.		ЭП Подписано 02.04.2019 20:56	-