

*Справка к заседанию коллегии
Минтранса России 15 декабря 2014
года по вопросу «О ликвидации
лимитирующих участков на
внутренних водных путях»*

В соответствии с Перечнем внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 года № 1800-р, протяженность внутренних водных путей Российской Федерации в настоящее время составляет 101, 7 тыс. км. Гарантированные габариты судовых ходов обеспечиваются на 48,8 тыс.км.

Более 60 % от общей протяженности составляют безальтернативные водные пути, по ним перевозится 30% грузов и более 50% пассажиров от общего объема перевозок внутренним водным транспортом.

В 2014 году за 11 месяцев внутренним водным транспортом перевезено 122,3 млн. тонн грузов (91,2% к объемам соответствующего периода 2013 года) и 12,8 млн. пассажиров (99% к уровню соответствующего периода 2013 года).

Основное влияние на снижение перевозок грузов оказала малая водность 2014 года, которая наблюдается как в Европейской части страны, так и в Сибири, а также ухудшение качественных параметров внутренних водных путей в связи с длительным недофинансированием их содержания.

Так, резкое падение глубин в районе шлюзов Нижегородского гидроузла (г. Городец) фактически привело к прекращению сквозного судоходства на р. Волге. Уже в мае были установлены и действовали до окончания навигации ограничения по осадке судов на участках водных путей от Городецких шлюзов № 15 – 16 до г. Балахна, а также от н.п. Хопылёво до Городецких шлюзов № 13 – 14. Кроме того, в навигацию 2014 г. были установлены ограничения глубин на участках судовых ходов Рыбинского водохранилища, реках Лена, Шексна, Кама, Ангара, Енисей и т.д.

Наличие лимитирующих участков, так называемых узких мест, на Единой глубоководной системе европейской части России (далее – ЕГС) ограничивает её пропускную способность и снижает провозную способность работающего на ЕГС флота, как по загрузке, так и по срокам доставки.

Маловодная навигация 2014 года обострила проблему узких мест на Единой глубоководной системе европейской части России.

Флот судоходных компаний, осуществляющих грузовые перевозки, был вынужден следовать с недогрузом, не выполняя при этом контрактные обязательства.

В навигацию 2014 года практически прекратились перевозки со средней Волги на Северо-Запад России. Так не осуществлялись перевозки металла из Череповца на Астрахань, на Волжский – сократились более, чем на треть. Остановлена перевозка хлоркалия из Соликамска на Санкт-Петербург, на половину сократились перевозки граншлака и огарков из Череповца в пункты Поволжья. Рейсы из портов Западной Европы назначением на порты Каспийского моря пришлось выполнять через Гибралтар.

Круизная навигация 2014 года завершилась ранее намеченных сроков. При этом глубины не позволили осуществить возврат судов на базы зимнего отстоя. Пассажирский флот ОАО «Волжское пароходство» остался на зимний отстой в Санкт-Петербурге и Москве.

Следствием ситуации на шлюзах Нижегородского гидроузла (г. Городец) явилось увеличение интенсивности движения флота на Волго-Донском водном пути, что повлекло увеличение простоев и удлинение рейсооборота (по экспертным оценкам судовладельцев на 30 – 50%).

По информации Союза «Российская палата судоходства», по итогам навигации 2014 года потери ОАО «СК «Волжское пароходство» составят около 800 млн. рублей; ООО «Прайм Шиппинг» не доведет порядка 430 тыс. тонн нефтегрузов, упущенная выгода оценивается в 600 млн. рублей. Недополученная выручка ЗАО «СК «БашВолготанкер» составит от 550 до 650 млн. рублей; ООО «В.Ф. Танкер» – порядка 370 млн. рублей; ОАО «Северо-Западное пароходство» – около 300 млн. рублей.

Всего же потери судоходных компаний из-за резкого снижения глубин и наличия лимитирующих участков на внутренних водных путях могут составить более 2,6 млрд. рублей.

Ликвидация лимитирующих участков на внутренних водных путях – одна из главных задач, стоящих перед отраслью, что нашло отражение в действующих программных документах: подпрограмме «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и как важное направление включено в проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года обозначена проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России, подчеркнута наличие диспропорций в темпах и масштабах развития разных видов транспорта и значительное отставание развития внутреннего водного транспорта.

Узкие места на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации

Протяженность ЕГС составляет 6,5 тыс.км, из них лимитирующие участки внутренних водных путей: Нижне-Свирский шлюз на Волго-Балтийском водном пути, Городецкие шлюзы – г. Балахна и Саралевский водный узел на р. Волга, участок от Кочетовского гидроузла до п. Аксай на р. Дон, относятся к узким местам и ограничивают провозную и пропускную способность на протяжении 4,9 тыс. км.

Нижне-Свирский гидроузел на Волго-Балтийском водном пути

Нижне-Свирский шлюз, построен в 1933 году с меньшими габаритами, чем у других шлюзов на Волго-Балте (длина камеры Нижне-Свирского шлюза 200 м, у остальных шлюзов Волго-Балта 275 м). Ежегодные простои судов составляют 30 млн. тоннаже-суток.

Подпрограммой «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)», предусмотрена реализация проекта строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла как одно из основных мероприятий по устранению инфраструктурных ограничений на ЕГС.

Проект включает строительство камеры шлюза (300м x 21,5м x 5,5м) с распределительной системой питания, подходных каналов, направляющих пал и причальных сооружений, оснащение объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Проект разбит на 4 этапа, которые включают подготовительные работы и работы по строительству шлюза. Подготовительные работы (1 и 2 этап) включают строительство подъездных коммуникаций: автомобильную дорогу и грузовой причал, включая водные подходы и акваторию.

Подготовительные работы завершаются в 2014 году, проектные работы по основному этапу строительства планируется завершить в 2015 году, строительство шлюза начнется в 2016 году.

Реализация проекта запланирована на 2018 год с общим объемом финансирования 13 млрд. рублей.

Участок от Городецких шлюзов до г. Балахна

На Средней Волге основным проблемным местом является 40-километровый участок от шлюзов Нижегородского гидроузла (г. Городец) до г. Балахна, где крупнотоннажные грузовые и пассажирские суда могут проходить только при условии осуществления повышенных попусков воды через Городецкий

гидроузел при сбросах Рыбинского водохранилища. В маловодные годы, такие как 2014 год, эта проблема обостряется и крупнотоннажный флот не имеет возможности проходить этот участок с полной загрузкой.

Так в условиях навигации 2014 г. почасовая обеспеченность прохода через Городецкие шлюзы № 15-16 судов составила: с осадкой 3,6 м – 2%, 3,0 м – 4,7%, 2,8 м – 6,5%, 2,6 м – 12,6%, 2,0 м – 81,5%. При нормативе обеспеченности 95% могли ходить суда с осадкой только 1,7 м.

Данный участок является связующим узлом Камского бассейна, Средней и Нижней Волги с Балтийским бассейном и Северо-Западом России.

С целью скорейшего решения ликвидации узкого места на данном участке в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» в 2014 года начато проектирование Нижегородского низконапорного гидроузла на Волге в районе п. Большое Козино с общей стоимостью строительства 41,46 млрд. рублей. Строительство планируется начать в 2017 году и завершить в 2020 году. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность ЕГС и обеспечит прохождение, в том числе и крупнотоннажного флота, без ограничений.

В настоящее время начаты проектно-изыскательские работы по первому этапу проектирования, которые позволят уточнить компоновочные решения, объемы и стоимость работ по строительству гидроузла, инженерно-защитных сооружений и благоустройства акватории создаваемого водохранилища.

В настоящее время начаты проектно-изыскательские работы по первому этапу проектирования, которые позволят уточнить компоновочные решения, объемы и стоимость работ по строительству гидроузла, инженерно-защитных сооружений и благоустройства акватории создаваемого водохранилища.

Саралевский водный узел

Саралевский водный узел на Нижней Волге расположен в 100 км ниже Волгоградского гидроузла, представляет собой обширное пойменно-русловое многорукавное разветвление, длиной около 30 км. В связи с активными многолетними русловыми переформированиями Саралевский водный узел является самым затруднительным (лимитирующим) для судоходства участком на Нижней Волге.

В настоящее время, гарантированные габариты судового хода (глубина 380 см, ширина 100 м, радиус закругления 700 м) поддерживаются возрастающими объемами дноуглубительных работ, при этом в меженный период обеспечивается

только одностороннее движение судов. Имеющиеся в настоящее время гарантированные габариты не отвечают требованиям безопасности судоходства.

По подпрограмме «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» в составе объекта «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна» проводится реконструкция Саралевского водного узла с восстановлением параметров, обеспечивающих безопасное судоходство.

Капитальные работы по дноуглублению запланировано провести в 2013-2015 годы на сумму 594,6 млн. рублей, с начала реализации мероприятий освоено 385,6 млн. рублей.

Участок от Кочетовского гидроузла до п. Аксай

На Нижнем Дону затруднительным для судоходства является незарегулированный участок от Кочетовского гидроузла до п. Аксай. Проходная осадка судов колеблется от 270 до 360 см. Глубина судового хода напрямую зависит от попусков воды с Цимлянского водохранилища и сгонно-нагонных ветров. Дальнейшее проведение ежегодных дноуглубительных работ в значительных объемах не представляется возможным по причине просадки уровней воды.

Кардинальным решением реализации стратегической задачи обеспечения гарантированной глубины судового хода 4,0 м, принятой для Единой глубоководной системы Европейской части России, сокращения потерь существующего грузооборота и увеличения пропускной способности транзитного лимитирующего участка водного пути является строительство низконапорного гидроузла в Багаевском районе.

Решение поставленных задач осуществлялось при проведении предпроектных работ в 2011-2012 годах объекта «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна. III этап». Были подготовлены варианты конструктивных, технических и объемно-планировочных решений по строительству низконапорного гидроузла. Наиболее оптимальным выбран вариант строительства в районе хутора Арпачин на 20 км ниже станицы Багаевская на реке Дон. Стоимость строительства в ценах 2014 года оценивается в 38,5 млрд. руб.

Целесообразность строительства Багаевского низконапорного гидроузла поддержана Экспертным советом при Совете Федерального агентства морского и речного транспорта 25 июня 2013 года. Проект был поддержан Федеральным агентством водных ресурсов, так как отвечает требованиям и задачами по улучшению водохозяйственного комплекса в регионе. Строительство Багаевского

низконапорного гидроузла включено в инновационный вариант Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

На современном этапе Волго-Донской водный путь имеет особое значение в системе широтных и меридиональных международных транспортных коридоров в связи с возможностью обеспечения прямых бесперевалочных перевозок с использованием судов смешанного «река – море» плавания, в том числе морских баржебуксирных составов, что дает значительный экономический эффект при транспортировке внешнеторговых и транзитных грузов. Прогнозные оценки перевозок по каналу показывают, что грузопотоки нефтепродуктов, металла, серы, удобрений имеют потенциал роста, который не может быть реализован вследствие исчерпания пропускной способности водного пути.

Сегодня в пиковый период навигации фактическая пропускная способность канала на 16% превысила его максимальную проектную нагрузку. Основной объем грузов транспортируемых по каналу, перегружается с судов «река-море» в портах Азово-Черноморского бассейна на крупнотоннажный флот и экспортируется за пределы Российской Федерации. Прогнозируется общий рост грузопотока в данном направлении до 40%, в том числе на внутренний водный транспорт. В связи с этим необходимость проведения мероприятий по расширению пропускной способности Волго-Донского судоходного канала приобретает особую актуальность.

Техническим проектом 1952 г. уже предусматривалось строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского судоходного канала, но было отложено в связи с недостаточностью грузопотока.