

Справочная информация
к Общественному совету при Министерстве транспорта Российской Федерации
по вопросу «О развитии внутренних водных путей Российской Федерации»

29 марта 2016 г.

1. Внутренние водные пути.

Общая протяженность внутренних водных путей в 2015 году составила 101,7 тыс. км, в том числе с гарантированными габаритами судовых ходов по сравнению с 2014 годом увеличилась на 183 км и составила 49 014,4 км.

Содержание внутренних водных путей и гидротехнических сооружений обеспечивается в основном за счет бюджетных средств. В соответствии с утвержденными лимитами бюджетных ассигнований из федерального бюджета для обеспечения безопасных условий судоходства на текущее содержание внутренних водных путей и гидротехнических сооружений в 2015 году администрациям бассейнов внутренних водных путей (включая ФГБУ «Канал имени Москвы») было выделено 13 503,0 млн. рублей (2014 год – 13 263,8 млн. рублей).

Для обеспечения безопасных условий судоходства за навигацию 2015 года было извлечено 20,9 млн. м³ грунта, что составило 97,2% к уровню прошлого года (2014 год – 21,5 млн. м³).

На внутренних водных путях расположено 741 судоходное гидротехническое сооружение (СГТС), из них 332 СГТС подлежат декларированию безопасности.

В навигацию 2015 года судопропуск осуществлялся в соответствии с распоряжением Росморречфлота от 26.12.2014 года № АД-484-р «О категориях средств навигационного оборудования и сроках их работы, гарантированных габаритах судовых ходов, а также сроков работы судоходных гидротехнических сооружений в навигации 2015-2017 годов».

Всего за навигацию 2015 года произведено более 220,8 тысяч шлюзований (2014 – 255,3 тыс. шлюзований), прошлюзовано более 338,2 тысяч единиц флота.

В результате выполнения работ по реконструкции и капитальному ремонту СГТС в рамках реализации мероприятий подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» значения целевых индикаторов, установленных на 2015 год, в части судоходных гидротехнических сооружений, достигли плановых назначений:

- доля судоходных гидротехнических сооружений имеющих опасный уровень безопасности составляет 1,2 %;

- доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности – 16,8 %.

Навигация 2015 года проходила в условиях низкой водности, уровни ниже проектных значений зарегистрированы во всех бассейнах кроме Беломорско-Онежского.

Учитывая продолжающиеся неблагоприятные для судоходства гидрологические условия, администрациями бассейнов внутренних водных путей вводились ограничения по осадке судов в 10 бассейнах, на внутренних водных

путях с гарантированными габаритами судовых ходов протяженностью 9 251 км, в том числе в следующих бассейнах: Азово-Донском (260 км), Волжском (413 км), Байкало-Ангарском (109 км), Московском (1182 км), Амурском (1473 км), Ленском (3558 км), Обском (391 км), Северо-Двинском (504 км), Енисейском (1001 км), Волго-Балтийском (360 км).

Наиболее сложные гидрологические условия, оказавшие значительное влияние на работу транспортного флота, и как следствие обеспечение объемов перевозки грузов отмечались в Волжском, Азово-Донском и Ленском бассейнах.

2. Итоги работы внутреннего водного транспорта в навигацию 2015 года.

Навигация 2015 года проходила в условиях низкой водности. Уровни ниже проектных значений зарегистрированы во всех бассейнах, кроме Беломорско-Онежского. Наиболее сложные гидрологические условия, оказавшие значительное влияние на работу транспортного флота, и, как следствие, на обеспечение объемов перевозки грузов, отмечались в Волжском, Азово-Донском и Ленском бассейнах.

Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом в 2015 году снизился на 3,3 % по сравнению с 2014 годом и составил 120,7 млн. тонн (2014 год – 124,8 млн. тонн). Грузооборот составляет 63,6 млрд. тонно-км, что на 14,4 % меньше уровня 2014 г. (74,4 млрд. тонно-км).

Основной причиной снижения объема перевозок внутренним водным транспортом стала низкая водность и вводимые в течение почти всей навигации ограничения по осадке судов, в том числе на участке внутренних водных путей от Городецких шлюзов № 15 – 16 до г. Балахна и на участках нижнего Дона. Были отменены часть туристических рейсов пассажирских судов по маршрутам: Москва, Санкт-Петербург – приволжские города.

Динамика объема перевозки грузов внутренним водным транспортом

Годы	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Перевозка грузов речным транспортом, млн. тонн	104,8	126,7	142,4	137,3	124,5	120,7

Объем перевозок всех грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в навигацию 2015 года составил 17,0 млн. тонн грузов, что на 5,3 % меньше, чем в 2014 году (2014 год – 17,9 млн. тонн).

Вместе с тем, в навигацию 2015 года был полностью обеспечен северный завоз жизненно важных грузов по госзаказу в объеме 1,7 млн. тонн, в том числе доставлено 599,6 тыс. тонн угля и 616,2 тыс. тонн нефтепродуктов.

Объем перевалки грузов в портах за 2015 год составил 143,6 млн. тонн, или 93,2 % к соответствующему периоду 2014 года (154,0 млн. тонн). Наибольший удельный вес переработки грузов в речных портах составляют строительные материалы – 78,0 %, а также наливные грузы – 5,3%.

В 2015 году перевозки пассажиров увеличились на 6,9% по сравнению с прошлым годом и составили 13,6 млн. человек (2014 год – 12,7 млн. человек). Пассажиरोоборот предприятий речного транспорта России за 2015 год составил

496,0 млн. пассажиро – километров, что на 6,1 % меньше показателя прошлого года (2014 год – 528,4млн. пассажиро – километров).

Обслуживающий флот внутреннего водного транспорта в 2015 году пополнился двумя экологическими и четырьмя обстановочными судами.

В 2015 году завершен этап № 5 мероприятия «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы» II этап - «Реконструкция гидроузла Кузьминск». Выполнены строительные работы в новом створе Кузьминского гидроузла на Москворецко-Окской системе. Ввод в эксплуатацию данного объекта обеспечил надежность работы гидрокаскада, а также необходимые для судоходства глубины на пятидесятикилометровом участке р. Оки от гидроузла Кузьминск до гидроузла Белоомут. В результате ввода в эксплуатацию гидроузла Кузьминск в новом створе, гарантированная глубина на данном участке р. Оки в навигацию 2016 года стабилизируется и составит практически в течение всей навигации 1,7 м, что позволит увеличить загрузку судов, будут созданы благоприятные условия для развития судоходства на р. Оке.

Проведенные работы на шлюзах Городецкого гидроузла, на гидроузлах № 2, 3 Северско-Донецкой шлюзованной системы, мероприятия по реконструкции гидротехнических сооружений Беломорско-Балтийского канала, а также работы по реконструкции водосбросной плотины № 27 в рамках реализации мероприятия «Уточненное ТЭО дальнейшей реконструкции Беломорско-Балтийского канала. Проект реконструкции водосбросных плотин №№ 25,27» были направлены на повышение уровня безопасности этих сооружений и поддержание их надежной работы.

В плановые сроки завершен 1 этап комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна – завершен комплекс работ по реконструкции Чайковского шлюза.

Вместе с этим остаются и нерешенные задачи.

Недостаточное финансирование из федерального бюджета на содержание внутренних водных путей в 2015 году не позволило администрациям бассейнов внутренних водных путей достаточный объем дноуглубительных работ для поддержания установленных гарантированных габаритов судовых ходов в течение всей навигации.

Оптимизация расходов инвестиционного характера в 2015 году привела к смещению сроков начала реализации ряда мероприятий федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)».

3. Реализация подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»

Объем финансирования подпрограммы в 2015 году за счет средств федерального бюджета составил 7 603 608,0 тыс. рублей, в том числе «капитальные вложения» – 7 547 138,4 тыс. рублей (бюджетные инвестиции – 7 547 138,4 тыс. рублей), НИОКР – 22 507,0 тыс. рублей, «прочие нужды» – 33 962,6 тыс. рублей.

По итогам 2015 года из 5 целевых индикаторов и показателей плановые значения достигнуты по всем 5 позициям:

- протяженность (доля) внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации – 4,9 тыс.км (план – 4,9 тыс.км);
- доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих опасный уровень безопасности – 1,2% (план – 1,2%);
- доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих неудовлетворительный уровень безопасности – 16,8% (план – 16,8%);
- поставка судов обслуживающего флота – 6 единиц (план – 6 единиц);
- пополнение транспортного флота – 13 единиц (план – 13 единиц).

Проведенные работы на шлюзах Городецкого гидроузла, на гидроузлах № 2,3 Северско-Донецкой шлюзованной системы, мероприятия по реконструкции гидротехнических сооружений Беломорско-Балтийского канала, а также работы по реконструкции водосбросной плотины № 27 в рамках реализации мероприятия «Уточненное ТЭО дальнейшей реконструкции Беломорско-Балтийского канала. Проект реконструкции водосбросных плотин №№ 25,27» были направлены на повышение уровня безопасности этих сооружений и поддержание их надежной работы.

В 2015 году завершен этап № 5 мероприятия «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы» II этап - «Реконструкция гидроузла Кузьминск». Выполнены строительные работы в новом створе Кузьминского гидроузла на Москворецко-Окской системе, что позволит обеспечить стабильность глубин на участках р.Оки в Московской и Рязанской областях.

В плановые сроки завершен 1 этап комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна – завершен комплекс работ по реконструкции Чайковского шлюза. Объект принят Государственной комиссией 12 ноября 2015 года.

Повышение качественных характеристик внутренних водных путей обеспечивалось путем реализации мероприятий по устранению участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации.

В рамках реализации мероприятия «Обновление обслуживающего флота» в 2015 году были приняты следующие объекты:

- два экологических судна проекта RT-29 «Эколог – 1» и «Онежец ББК», предназначенные для ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей» и ФБУ «Администрация Беломорско - Онежского бассейна внутренних водных путей»;
- обстановочное судно проекта 3052 «Виктор Шурпицкий», предназначенное для ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей»;

- обстановочное судно проекта 3052 «Николай Бабкин», предназначенное для ФБУ «Администрация «Камводпуть»
- обстановочное судно проекта 3052 «Гидротехник Любимов», предназначенное для ФБУ «Администрация Ленского бассейна»
- обстановочное судно проекта 3052 «Фарватер», предназначенное для ФБУ «Администрация Волжского бассейна».

В рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» выполнены научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Объем финансирования этих работ составил 22 507,0 тыс. рублей.

Характеристика крупнейших объектов, введенных в 2015 году и подлежащих вводу в 2016-2018 годах

1. Объекты, завершённые в 2015 году

Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала. I этап

Завершен комплекс работ по реконструкции шлюзов №№ 6,7,15, приканальной дамбы № 181, водоспуска № 135, реконструкции Сосновецкой АТС и прокладке волоконно-оптического кабеля связи от шлюза № 15 до шлюза № 16. Построено 15 двухквартирных жилых домов в п. Сосновец и п. Летнереченский.

Застройщик: ФБУ «Администрация "Беломорканал»

Генеральный подрядчик: ООО «НПП "Фортекс»

Сроки реализации: 2011-2015

Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна. I этап

Завершен комплекс работ по реконструкции Чайковского шлюза

Застройщик: ФБУ «Администрация "Камводпуть»

Генеральный подрядчик: ООО «Спецгидрострой»

Сроки реализации: 2012-2015

Волго-Балтийский водный путь, г. Санкт-Петербург

Этап. Комплекс работ по реконструкции Волховского шлюза

Восстановление работоспособного технического состояния гидросооружения с обеспечением нормального уровня безопасности. Застройщик: ФБУ "Администрация "Волго-Балт" Генеральный подрядчик: ООО «ПиК» Сроки реализации: 2012-2015

2. Объекты, планируемые к реализации в 2016-2018 годах

Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы. II этап. Реконструкция гидроузла Белоомут

Техническое состояние гидроузла оценивается как предаварийное, а итоговый уровень безопасности как неудовлетворительный. Реконструкция позволит обеспечить требуемый уровень безопасности СГТС.

Застройщик: ФГБУ «Канал имени Москвы»

Генеральный подрядчик: ФГУП «Атэкс» ФСО РФ

Сроки реализации: 2015-2019

Реконструкция Рыбинского гидроузла. II этап (подэтап II).

Реконструкция Рыбинского гидроузла была начата в соответствии с Поручением Президента Российской Федерации Пр-1776 от 16.10. 2006 г. Инвестиционный проект является комплексным, очередным этапом реконструкции предусмотрена замена затворов, механического оборудования приводных механизмов, систем электроснабжения и управления, противопожарной безопасности, связи, установку предохранительных устройств от навала судов и т.д.

Застройщик: ФГБУ «Канал имени Москвы»

Генеральный подрядчик: ООО «Строительная компания Сталь»

Сроки реализации: 2015-2019

Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов гидросооружений Беломорско-Балтийского канала. III этап. Шлюзы № 8,9,17

Реконструкция позволит обеспечить требуемый уровень безопасности СГТС.

Застройщик: ФБУ «Администрация «Беломоканал» Генеральный подрядчик: ЗАО «Акватик»

Сроки реализации: 2015-2018

Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла

Основной целью реализации мероприятия является сохранение сквозного судоходства по р. Волге как водного пути международного значения, а также создание современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, в том числе:

- повышение эффективности и конкурентоспособное и грузовых перевозок внутренним водным транспортом;
- ликвидация инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков на р. Волге; устранение потерь провозной способности флота (по осадке и времени);
- увеличение эффективности использования водных ресурсов Горьковского и Рыбинского водохранилищ и р. Волги.

Строительство низконапорного гидроузла обеспечит создание нормальных судоходных условий с гарантированными глубинами 4,0 м от проектного подпорного уровня создаваемого водохранилища на проблемном участке р. Волга, а также на порогах камер шлюза № 15-16 Городецкого гидроузла в течение всего навигационного периода с обеспечением судоходства в период прохождения паводка.

В настоящее время ведется 1-й этап проектных работ(инженерные изыскания).

Заказчик: ФБУ «Администрация Волжского бассейна»

Сроки реализации: 2014-2020

Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон

Цель инвестиционного проекта:

- создание современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижения транспортных издержек в экономике;
- повышение эффективности и конкурентоспособности грузовых перевозок внутренним водным транспортом;
- ликвидация лимитирующего участка на Нижнем Дону, ограничивающего пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, с обеспечением гарантированной глубины судового хода 4.0 м для прохода крупнотоннажного флота с полной загрузкой.

Застройщик: ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

В настоящее время предложения по включению данного мероприятия в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)» находятся на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации. В случае принятия положительного решения срок реализации 2016 -2020 годы.

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, проводимые по заказу Росморречфлота в 2015 году.

Лимит бюджетных обязательств на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по подпрограмме «Внутренний водный транспорт» составил 22 507 тыс. рублей (исполнение – 100%), выполнено 8 тем.

Внедрение и практическое использование результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, в том числе результатов интеллектуальной деятельности, полученных в 2015 году:

	Наименование темы НИОКР	Внедрение и практическое использование результатов НИОКР
Подпрограмма «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»		
1	«Научное обеспечение мониторинга подпрограммы «Внутренний водный транспорт», определение эффективности реализации программных мероприятий (второй этап)»	Результаты данной научно-исследовательской работы будут использованы Федеральным агентством морского и речного транспорта и ФКУ «Речводпуть» при управлении реализацией и подготовке предложений по корректировке федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» в части показателей подпрограммы, выработки предложений по оптимизации финансированию программных

		мероприятий, подготовки предложений по внесению изменений и корректировки подпрограммы.
2	«Подготовка научно-обоснованных предложений по ликвидации лимитирующего участка внутренних водных путей от Воткинской ГЭС до порта Камбарка»	Результаты данной научно-исследовательской работы будут применены для разработки проекта строительства низконапорного транспортного гидроузла. Результаты работы будут востребованы в процессе принятия управленческих решений в области устранения лимитирующую пропускную способность участка внутренних водных путей ЕГС от Чайковского шлюза до порта Камбарка, входящего в систему международных транспортных коридоров «Север-Юг».
3	«Научное обоснование возможности и целесообразности увеличения полезной длины камер шлюзов №№ 1 - 6 ФБУ "Администрация Волго-Балт" в целях повышения их пропускной способности»	Результаты данной научно-исследовательской работы послужат исходным материалом при разработке проектной документации по реконструкции шлюзов Волго-Балтийского водного пути.
4	«Проведение исследовательских работ, поверочно-теоретических расчетов прочности и устойчивости железобетонных конструкций судоходных шлюзов №№ 30, 31 Волгоградского гидроузла»	Результаты работы будут использованы при оценке технического состояния рассматриваемых сооружений, обоснования тех или иных мероприятий по приведению к нормальному уровню безопасности сооружений, обеспечению бесперебойной работы по судопропуску, надежности напорного фронта Волгоградского водохранилища, при разработке Деклараций безопасности этих сооружений, при формировании предложений по разработке проектно-технологических решений для осуществления капитального ремонта и реконструкции сооружений Волгоградского гидроузла.
5	«Исследование основных технических характеристик гидравлических приводов и разработка рекомендаций по выбору их оптимальных значений для ворот и затворов вновь проектируемых судоходных гидротехнических сооружений»	Рекомендации по оптимизации технических характеристик приводов ворот и затворов предназначены для использования при проектировании новых и реконструируемых приводов, что позволит снизить финансовые затраты на их изготовление, монтаж и эксплуатацию.
6	«Разработка научно-обоснованных мер по своевременному прогнозированию, выявлению и предупреждению угроз и кризисных ситуаций на судоходных гидротехнических сооружениях по результатам отраслевого мониторинга»	Результаты данной научно-исследовательской работы будут использованы Федеральным агентством морского и речного транспорта и эксплуатирующими СГТС организациями (Администрациями бассейнов внутренних водных путей и ФГБУ «Канал имени Москвы») в процессе принятия управленческих решений в области обеспечения безопасности СГТС, в том числе рассчитанных на перспективу.
7	«Разработка проекта Речной информационной службы (РИС)»	Результаты данной научно-исследовательской работы будут использоваться при реконструкции

	администрации бассейна внутренних водных путей»	технологической связи администраций внутренних водных путей. Внедрение новых средств связи и информационных технологий будет способствовать существенному повышению эффективности перевозок на внутренних водных путях России и обеспечению их безопасности.
8	«Разработка научно-обоснованных исследований в области развития технических и технологических средств подготовки специалистов в отраслевых учебных заведениях, использование инновационных технологий в образовательном процессе»	Использование результатов ОКР планируется начать с внедрения на третьем этапе выполнения работ по данной ОКР элементов электронного обучения и дистанционных образовательных технологий, разработанных по итогам работы, в образовательный процесс вузов, подведомственных Росморречфлоту, и их филиалов при осуществлении подготовки специалистов плавсостава. Созданы объекты интеллектуальной собственности: программа для ЭВМ «Система электронного обучения специалистов плавсостава», база данных «Система электронного обучения специалистов плавсостава». Разработка подобных технических средств и технологий подготовки специалистов позволит качественно улучшить образовательный процесс, благодаря централизации учебного контента и доведения его до обучающихся с применением инновационных средств электронного обучения, с возможностью доступа из любой точки, где есть доступ в сеть «Интернет». Это особенно актуально для учебных заведений, ведущих подготовку в сфере водного транспорта, с точки зрения организации образовательного процесса при прохождении обучающимися производственной практики на удаленных объектах (в том числе на судах).

4. Лимитирующие участки на внутренних водных путях

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

Протяженность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (далее – ЕГС) составляет 6,5 тыс.км, из них лимитирующие участки внутренних водных путей: Городецкие шлюзы – г. Балахна и Саралевский водный узел на р. Волга, участок от Кочетовского гидроузла до п. Аксай на р. Дон, Нижне-Свирский шлюз на Волго-Балтийском водном пути относятся к узким местам и ограничивают пропускную способность на протяжении 4,9 тыс. км, что в свою очередь приводит к существенному снижению эффективности использования крупнотоннажных флота ввиду низкой загрузки (до 50% от грузоподъемности) и потерям его провозной способности.

Маловодные навигации 2014 и 2015 годов обострили проблему «узких мест» – практически прекратились перевозки со средней Волги, Камы на Северо - Запад России; транзит судов с Балтийского моря на Каспий и Черное море.

При этом прогнозные данные свидетельствуют о высоких рисках сохранения кризисных гидрометеорологических явлений, выражающихся в аномально низкой маловодности рек Волжско-Камского и Донского бассейнов, что, по мнению экспертов, может продлиться до 2024-2030 г.г.

В условиях постоянного снижения уровней воды и маловодности, из-за критически лимитирующих глубин на участке р. Волги в районе Городецкого гидроузла грузопотоки нефти и нефтепродуктов, генеральных грузов, удобрений и других грузов ранее следовавшие в Северо-Западном направлении через Нижне-Свирский шлюз либо значительно сократились, либо были переориентированы на Волго-Донской водный путь.

В настоящее время, транзитные перевозки с рек Кама и Волга, Каспийского бассейна в направлении Азово-Черноморского бассейна по Волго-Донскому водному пути являются важнейшим элементом функционирования транспортной системы и внешней торговли Российской Федерации.

На современном этапе основными лимитирующими участками на внутренних водных путях ЕГС являются участок на р. Волге от Городецких шлюзов до г. Балахна и на р. Дон от Кочетовского гидроузла до п. Аксай.

Недостаточные глубины на отдельных участках рек в совокупности с низким уровнем воды снижают провозную способность флота, что непосредственно сказывается на экономической эффективности судоходного бизнеса, уже сегодня работающего на грани рентабельности. Совокупные финансовые потери судоходных компаний в 2014 году из-за обмеления участка р. Волги в районе Городца, разделившего ЕГС на две части, оцениваются в 3 млрд. рублей. В 2015 году ситуация усугубилась, поскольку отмечалась аномально низкая маловодность не только Верхне-Волжских водохранилищ, но и на Волго-Донском водном пути. В 2015 году потери судоходных компаний, осуществляющих перевозки по ЕГС, оцениваются в 8 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 и 2015 годы, эта проблема обостряется и крупнотоннажный флот не имеет возможности проходить этот участок с полной загрузкой.

Из-за ограничения глубин, а также ограничения скорости прохождения отдельных участков, значительных простоев в ожидании шлюзования (например, в пос. Городец ожидание может длиться до 3 суток), увеличение времени прохождения участка Череповец – Санкт-Петербург может составлять до 5 – 6 суток.

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. Срок завершения реализации проекта в соответствии с программой – 2020 год. По данному объекту завершены проектные работы I этапа (инженерные и геологические изыскания). 13 февраля 2016 года получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» на инженерные изыскания. В апреле 2016 года Росморречфлот планирует заключить государственный контракт на основной этап проектирования.

Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность ЕГС и обеспечит прохождение, в том числе и крупнотоннажного флота, без ограничений.

Участок от Кочетовского гидроузла до п. Аксай

На Нижнем Дону затруднительным для судоходства является незарегулированный участок от Кочетовского гидроузла до п. Аксай.

За последние годы на Волго-Донском водном пути наблюдался устойчивый рост перевозок, так фактические объемы перевозок грузов составили в 2008 г. – 7,11 млн. тонн, в 2012 г. – 11,4 млн. тонн, в 2013 г. – 12,5 млн. тонн, 2014 г. – 12,6 млн. тонн (основу грузопотока составляют нефть и нефтепродукты, удобрения, сера, металл).

В настоящее время, установленная гарантированная глубина на нижнем Дону составляет 3,4 м при обеспечении навигационного попуска воды из Цимлянского водохранилища. В навигацию 2015 года, в условиях недостатка водных ресурсов Цимлянского водохранилища и соответственно ограничения попусков воды, гарантированная глубина на участке ниже Кочетовского гидроузла обеспечивалась только на 25%.

В наиболее маловодные годы (2011 - 2015 гг.) суда вынуждены грузиться на осадку 2,3-2,7 м (70-80% грузоподъемности), в результате этого суммарные потери провозной способности флота составляют по оценке судоходных компаний более 2,6 млн. тонн за навигацию. Кроме того, для прохода лимитирующего участка нижнего Дона суда вынуждены осуществлять частичную разгрузку с последующей обратной загрузкой, что в полтора – два раза увеличивает время рейса, при этом дополнительные потери грузопотока оцениваются более чем в 3,5 млн. тонн.

Это самый грузонапряженный участок – через него проходит грузопоток экспортно-импортных грузов, идущий через Волго-Донской судоходный канал с Волги, Каспия в направлении Азово-Черноморского бассейна. По прогнозным оценкам уже к 2020 году потребность в перевозке грузов через Волго-Донской водный путь составит более 18 млн. тонн грузов. Кроме того, в ближайшее время увеличится объем перевозок грузов судами смешанного (река-море) плавания в направлении Республики Крым.

Указанный участок внутреннего водного пути на р. Дон ниже Кочетовского гидроузла в настоящее время является основным препятствием для перевозок грузов

внутренним водным транспортом в направлении Азово-Черноморского бассейна и является критически лимитирующим участком на ЕГС.

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

Проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» в части включения в подпрограмму «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» мероприятия по строительству Багаевского гидроузла на р. Дон в настоящее время находится на рассмотрении в Правительстве Российской Федерации.

Реализация этих важнейших для отрасли инфраструктурных проектов предусмотрена Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 года № 327-р.

Стратегия подготовлена Минтрансом России совместно с федеральными органами исполнительной власти, субъектами Российской Федерации, деловым и научным сообществом во исполнение поручения Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина, данного по итогам пленарного заседания Всероссийской конференции Союза транспортников России, состоявшегося 8 ноября 2011 года в Новосибирске.