

# Состояние и перспективы развития внутренних водных путей России



**В. А. Олерский,**  
к.т.н., заместитель  
министра транспорта,  
руководитель  
Федерального агентства  
морского и речного  
транспорта

**Внутренние водные пути – важная составная часть транспортной системы России. Их эксплуатируемая сеть составляет 101,5 тыс. км. Большая часть водных путей характеризуется развитой инфраструктурой по организации и обслуживанию судоходства. Внутренний водный транспорт обслуживает 61 регион.**

**В** тех регионах РФ, где имеются эксплуатируемые внутренние водные пути (ВВП), создается около 90 % валового внутреннего продукта и проживает 80 % населения страны. Вследствие недостаточного развития автомобильных и железных дорог ВВП имеют особое значение при завозе социально значимых грузов для населения, проживающего на территориях Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. При этом ВВП большей частью (78 %) не имеют альтернативы для доставки грузов и пассажиров.

Обслуживание ВВП и судоходных гидротехнических сооружений в 2017 г. осуществляется в соответствии с установленными категориями средств навигационного оборудования и сроками их работы, гарантированными габаритами судовых ходов, а также со сроками работы судоходных гидротехнических сооружений, утвержденными распоряжением Росморречфлота № ВО-311-р от 22.12.2016 г.

Протяженность ВВП в навигацию 2017 г. составляет 101 484,8 км, из них по категориям средств навигационного оборудования:

1) с гарантированными габаритами судовых ходов 49 872,6 км, в том числе:

- с освещаемой обстановкой 26 533,6 км;
- со светоотражающей обстановкой 11 317,7 км;
- с неосвещаемой обстановкой 12 021,3 км.

2) без гарантированных габаритов судовых ходов 51 611,7 км, в том числе:

- с освещаемой обстановкой 434 км;
- со светоотражающей обстановкой 0 км;
- с неосвещаемой обстановкой 2738 км;
- без навигационной обстановки 48 440,2 км.

В навигацию 2017 г. протяженность

ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов увеличилась на 805,2 км по сравнению с 2016 г.

Категории содержания ВВП повышены на 1060,2 км, протяженность ВВП с навигационной обстановкой увеличена на 825,2 км, с круглосуточным движением судов – на 837,2 км.

Сроки работы средств навигационного оборудования на ВВП общей протяженностью 1480,4 км увеличены от 3 до 20 суток.

## Показатели развития внутренних водных путей

В 2016 г. внутренним водным транспортом России было перевезено 117,9 млн т грузов, что почти на 3 % меньше, чем в предыдущем году (рис. 1). При этом в заграничном сообщении значение показателя составило 30,3 млн т (+12,5 %), а во внутреннем – 87,4 млн т (-7,9 %). Снижение значения обусловлено, прежде всего, уменьшением объема перевозок строительных и нефтеналивных грузов.

Следует подчеркнуть, что грузооборот – наиболее показательный индикатор работы транспорта – составил в 2016 г. 67,2 млрд т-км, что на 5,6 % больше, чем годом ранее (табл. 1).

Основная доля перевозок приходилась на Волжский бассейн – 27,6%, Московский – 12,9%, Камский – 9,6%, Азово-Донской – 9,2%, Волго-Балтийский – 5,9%, Обь-Иртышский – 5,4%.

В заграничном сообщении объем перевозки грузов в 2016 г. составил 30,5 млн т. Рост значений показателя по отношению к 2015 г. произошел в основном за счет предприятий Азово-Донского бассейна (на 12,9 %), Волжского (на 12,5 %), Волго-Балтийского (на 3,5 %).

В районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности организациями отрасли предъявленные к пере-





Рис. 1. Динамика объемов перевозок грузов (млн т) внутренним водным транспортом в 2011–2016 гг.



Рис. 2. Объем перевалки грузов (млн т) в речных портах России в 2015–2016 гг.

возке грузы были доставлены в полном объеме. Всего в 2016 г. было отправлено 18,5 млн т грузов (табл. 2), что на 9 % больше, чем в предыдущем году. Объем сухих грузов составил 15 млн т (+11,3 %), наливных – 1,6 млн т (-9,4 %), лесных грузов в плотах – 1,9 млн т (+8,9 %). Из общего объема завоз жизненно важных грузов по госзаказу составил 1642,74 тыс. т, в том числе 619,23 тыс. т угля, 664,04 тыс. т нефтепродуктов.

Основной объем грузов был доставлен в Красноярский край – 6013,5 тыс. т; Ханты-Мансийский автономный округ (Югра) – 4123,7, Ямало-Ненецкий автономный округ – 1280,7, Республику Саха (Якутия) – 3295,9, Иркутскую область – 1616,5 тыс. т.

Средняя дальность перевозок во внутреннем сообщении составила 331,9 км, а в заграничном – 1252,8 км.

На конец навигации 2016 г. было перевезено 13,5 млн пассажиров (в 2015 г. 13,6 млн пассажиров). Основной объем пассажирских перевозок приходится на 15 судоходных компаний, каждая из них в 2016 г. перевезла более 200 тыс. человек. На долю этих компаний приходится 61 % общего пассажиропотока ВВП России.

Пассажирооборот предприятий речного транспорта России за 2016 г. составил 551,7 млн. пасс.-км, что на 11,2 % больше, чем в предыдущем году (в 2015 г. 496 млн пасс.-км).

Речные порты, представляющие собой узловые объекты внутреннего водного, железнодорожного и автомобильного видов транспорта, играют важную роль в обеспечении перевозок грузов и пассажиров, внутреннего грузо- и пассажирооборота страны, внешней торговли. На реках России насчитывается более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных перегрузочной техникой (более 1000 единиц). Объем перевалки грузов в речных портах за 2016 г. составил 138,7 млн т, или 96,6 % к значению 2015 г. (143,6 млн т), в том числе объем перевалки сухогрузов – 131,9 млн т, наливных грузов – 6,8 млн т (табл. 3).

Из общего объема перевалки грузов внутренние грузы составляют 129,4 млн т, внешнеторговые грузы – 9,3 млн т (рис. 2), т. е. на долю внешнеторговых грузов приходится 6,7 %. В данном направлении имеется перспектива роста, поскольку распоряжением правительства РФ от 05.05.2012 г. № 734-р [1] 40 речных портов открыты для захода судов под флагами иностранных государств.

Таблица 1. Объем перевозок грузов внутренним водным транспортом России в 2015–2016 гг.

Показатель	Единица измерения	2015 г.	2016 г.	Темп роста, %
<b>Перевозка грузов:</b>	<b>млн т</b>	<b>121,4</b>	<b>117,9</b>	<b>97</b>
Внутреннее сообщение		94,3	87,4	92,1
Заграничное сообщение		27,1	30,5	112,5
<b>Грузооборот:</b>	<b>млрд т-км</b>	<b>63,6</b>	<b>67,2</b>	<b>105,6</b>
Внутреннее сообщение		29,3	29,0	99
Заграничное сообщение		34,3	38,2	111,4

Таблица 2. Объем перевозки грузов (млн. т) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в 2015–2016 гг.

Показатель	2015 г.	2016 г.	Темп роста, %
Объем перевозки:	16,98	18,52	109,1
Сухогрузы	13,48	15,0	111,3
Нефть и нефтепродукты	1,71	1,55	90,6
Лесные грузы в плотах	1,79	1,95	108,9



Таблица 3. Погрузочно-разгрузочная деятельность (млн т) в речных портах в 2015–2016 гг.

Показатель	2015 г.	2016 г.	Темп роста, %
Объем перевалки:	143,60	138,7	96,6
Сухогрузы:	136,04	131,9	97,0
Уголь каменный, кокс	1,85	1,91	104,4
Строительные грузы	111,95	108,55	97,0
Черные металлы	5,59	6,15	110,0
Зерно и продукты перемола	0,75	0,71	94,7
Химические и минеральные удобрения	0,3	0,52	173,3
Лесные грузы	1,97	2,33	118,3
Прочие грузы	13,67	11,7	85,6
Наливные грузы	7,55	6,8	90,1

### Основные направления развития внутренних водных путей и ключевые проекты по реконструкции гидротехнических сооружений

В 2016 г. распоряжением правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 года [2]. Документ предусматривает целый комплекс мер, основные из них направлены на создание благоприятных условий для развития судоходства и переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт. Необходимо выделить следующие меры:

- улучшение качественных параметров ВВП;
- строительство новых гидротехнических сооружений для ликвидации узких мест на ВВП единой глубоководной системы Европейской части РФ;
- переход на финансирование содержания ВВП и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утвержденным правительством РФ;
- государственная поддержка судостроения.

Развитию ВВП должен способствовать принятый в 2016 г. Федеральный закон № 367-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» и Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества», которым создана новая модель классификации ВВП по признакам федеральных и региональных участков. Создание водных путей регионального значения позволит расширить географию перевозок на водных объектах (на отдельных участках рек, каналов, озер и водох-

ранилищ), сейчас не включенных в Перечень внутренних водных путей федерального значения (распоряжение правительства РФ от 19.12.2002 г. № 1800-р) [3].

Указанные вопросы рассматривались на заседании Президиума Государственного совета РФ 15.08.2016 г. [4]. По итогам заседания президент РФ В. В. Путин дал поручения, касающиеся, в частности:

- ликвидации лимитирующих участков на ВВП единой глубоководной системы Европейской части РФ;
- обеспечения поэтапного перехода на нормативное содержание ВВП и судоходных гидротехнических сооружений;
- обеспечения долгосрочной государственной поддержки строительства в РФ гражданских судов.

Для качественного улучшения судоходных условий необходимо ликвидировать лимитирующие участки на всем протяжении единой глубоководной системы Европейской части России. И первоочередная задача – это строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов. В 2016 г. закончено проектирование первого этапа Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге. Сейчас Росморречфлот заключил контракт на проведение основного этапа проектных работ. До конца 2017 г. будет завершено проектирование Багаевского низконапорного гидроузла, также включенного в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Багаевский и Нижегородский гидроузлы нужны для обеспечения сквозного судоходства между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями, что будет способствовать развитию судо-

ходства, в частности круизного. У судоходных компаний появится стимул строить новый современный флот.

### Перспективы работ по дноуглублению на реках России

В соответствии с поручениями президента России Росморречфлот получил дополнительное бюджетное финансирование на текущее содержание водных путей. Тем самым был дан мощный импульс проведению дноуглубительных работ. Если в 2015 г. объем дноуглубительных работ составлял 20 млн т, в 2016 г. – 18 млн т, то в 2017 г. значение этого показателя составило 35 млн т – почти в два раза больше, чем в предыдущем году.

В 2017 г. улучшены параметры ВВП на протяжении 1,5 тыс. км. По сути, состоялся их перевод в более высокую категорию. При этом работы ведутся не ради достижения некоей средней планки, а именно на тех участках ВВП, где ожидаются новые грузы и пассажиры.

### О ходе выполнения поручений президента России по итогам заседания президиума Госсовета

Как уже упоминалось, в соответствии с поручениями президента России ведется проектирование Багаевского и Нижегородского низконапорного гидроузлов. Предполагаемая стоимость реализации мероприятий составляет 65,5 млрд руб.: для Багаевского гидроузла – 22, для Нижегородского – 43,5 млрд руб.

С учетом решений, принятых на заседании президиума Госсовета о поэтапном переходе на нормативное финансирование содержания ВВП, в 2017 г. дополнительно выделено 4,5 млрд руб. с общим объемом финансирования



17,9 млрд руб. Это позволило в навигацию 2017 г. обеспечить качественное улучшение параметров ВВП и принять меры для повышения надежности и безопасности судоходных гидротехнических сооружений. Наглядным примером стало почти двукратное увеличение значения такого показателя, как объем дноуглубительных работ.

Увеличение протяженности ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов по сравнению с 2016 г. составило 805 км, протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов достигла 49 873 км, в том числе с освещаемой и светоотражающей обстановкой – 37 851 и 1060 км, протяженность ВВП с навигационной обстановкой увеличена на 825 км, с круглосуточным движением судов – на 837 км.

Кроме того, сроки работы средств навигационного оборудования будут увеличены от 3 до 20 суток на ВВП протяженностью 1 480 км.

За счет дополнительного финансирования для улучшения технического состояния и повышения уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений (СГТС) в 2017 г. запланировано проведение строительно-монтажных работ на 30 объектах капитального ремонта СГТС, по 12 объектам разрабатывается проектно-сметная документация.

Для дальнейшего поддержания в надлежащем состоянии судоходных путей и гидротехнических сооружений и обеспечения роста грузоперевозок необходимо ежегодное выделять средства с учетом установленных нормативов. Сейчас Росморречфлот совместно с Минфином России ведет соответствующую работу.

С учетом эффективности перевозок внутренним водным транспортом и необходимости переключения грузопотоков с других видов транспорта был проработан вопрос о возможности повышения в период навигации стоимости перевозок навалочных и тяжеловесных грузов железнодорожным и автомобильным транспортом на тех направлениях, где перевозка может осуществляться по воде. В настоящее время внутренний водный транспорт находится в неравных конкурентных условиях с другими видами транспорта даже в отношении таких грузов, которые традиционно считались тяготеющими к перевозке по рекам (массовые регулярные от-

правки крупных партий тяжеловесных грузов с низкой добавленной стоимостью).

Это обусловлено существующими инфраструктурными ограничениями, а также применением понижающих коэффициентов к существующему тарифу на перевозку железнодорожным транспортом. На автомобильном транспорте также действует понижающий коэффициент к плате в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования.

В условиях интенсивного обновления флота и восстановления параметров судовых ходов достаточно не применять понижающие коэффициенты — это обеспечит конкурентоспособность внутреннего водного транспорта. Наиболее полное использование потенциала ВВП, прежде всего, единой глубоководной системы Европейской части РФ, может стать существенным фактором снижения расходов на инфраструктуру, уменьшения транспортной составляющей в цене товара, снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Для максимального использования преимущества каждого вида транспорта необходимо сбалансированное распределение грузопотоков, что позволит устранить диспропорции темпов и масштабов развития различных видов транспорта и добиться гармонизации транспортно-экономических балансов тех регионов РФ, на территории которых имеются ВВП.

В части принятия мер по обеспечению государственной поддержки строительства гражданских судов Росморречфлот совместно с Российской палатой судоходства и Минтрансом принял активное участие в подготовке Минпромторгом Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию. В апреле текущего года указанные Правила были утверждены правительством [5].

Кроме того, предоставляются субсидии российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на закупку гражданских судов, а также лизинговых платежей по договорам лизинга с рос-

сийскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов в отношении договоров, заключенных в период 2008–2016 гг. С помощью этой эффективной меры государственной поддержки построено и строится 109 судов.

В перечне поручений президента выделен вопрос обеспечения совместно с правительством Москвы софинансирования с 2017 г. объектов канала им. Москвы, используемых для водоснабжения столицы. По итогам совместной работы московское правительство подготовило проект постановления о начале выделения в 2017 г. 500 млн руб. на софинансирование первоочередных мероприятий по приведению насосных станций канала им. Москвы в надлежащее состояние.

Реализация решений президиума Госсовета РФ уже сейчас дала ощутимые результаты в деятельности внутреннего водного транспорта. Наша задача — обеспечить их безусловное исполнение, что станет мощным стимулом для дальнейшего развития отрасли. ■

### Литература

1. Перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств (утв. распоряжением правительства РФ от 05.05.2012 г. № 734-п). URL: <http://legalacts.ru/doc/rasporjazhenie-pravitelstva-rf-ot-05052012-n-734-g>.
2. Об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года (распоряжение от 29.02.2016 г. № 327-п). URL: <http://docs.cntd.ru/document/420339372>.
3. Об утверждении Перечня внутренних водных путей Российской Федерации (распоряжение правительства от 19.12.2002 г. № 1800-п). URL: <http://docs.cntd.ru/document/901836096>.
4. Перечень поручений по итогам заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/52871>.
5. Постановление правительства Российской Федерации от 27.04.2017 г. № 502 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию». URL: <http://government.ru/docs/all/111348>.