

**ДОКЛАД**  
**Министра транспорта Российской Федерации**  
**М.Ю. Соколова**

**Развитие внутренних водных путей Российской Федерации, как долгосрочный и комплексный проект**

Полагаю, что проведение Конференции высокого уровня, посвященной внутреннему водному транспорту в рамках юбилейной, 70-ой сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН указывает на особую значимость этого вида транспорта, рост интереса к нему.

Использование внутреннего водного транспорта дает возможность перевозить массовые, тяжеловесные и крупногабаритные грузы на большие расстояния, и делать это дешево, безопасно и энергоэффективно, минимизируя ущерб окружающей среде.

Благодаря этому внутренний водный транспорт играет значимую роль в сбалансированном функционировании транспортной системы как в европейских странах, так и в Российской Федерации.

Вместе с тем, его потенциал используется далеко не полностью и сегодня, хотел бы остановиться на том, что делается в Российской Федерации для развития этого вида транспорта.

В настоящее время, водным транспортом перевозится более 120 млн. т грузов, порядка 20 млн. пассажиров,

грузооборот порядка 68 млрд.т-км. На долю реки приходится 3% грузооборота всеми видами транспорта.

Большая часть грузов перевозится по Единой глубоководной системе европейской части России (порядка 80 млн.тонн), соединяющей Балтийское, Белое, Азовское, Черное и Каспийское моря. Ее **протяженность 6,5** тысяч километров.

Внутренний водный транспорт обеспечивает основные объемы перевозок грузов и пассажиров в регионах Крайнего Севера (2016 г. – 18,5 млн.тонн, рост 9% к 2015 г.), являясь практически безальтернативным и жизнеобеспечивающим. Большинство крупных объектов Сибири и Дальнего Востока построены благодаря речному транспорту и ориентированы на его перевозочный потенциал.

Внутренние водные пути России это 101,5 тыс. км. На них расположено 741 судоходное гидротехническое сооружение, 108 из которых шлюзы.

Для эффективного развития внутренних водных путей, **расширения географии перевозок грузов и пассажиров в интересах регионов**, в 2016 году законодательно закреплена<sup>1</sup> возможность создания **региональных водных путей**<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> ФЗ от 3 июля 2016 года № 367-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и Федеральный закон «О приватизации государственного и муниципального имущества»

<sup>2</sup> Законом создана новая модель классификации внутренних водных путей по признакам «федеральных» и «региональных» участков и позволяет создать водные пути регионального значения на водных объектах, не включенных в Перечень ВВП федерального значения.

ФЗ, созданы условия, позволяющие субъектам РФ участвовать в софинансировании содержания ВВП федерального значения. Это позволит реализовать региональные проекты по качественному улучшению параметров внутренних водных путей федерального значения в интересах субъектов Российской Федерации.

Кроме того, год назад **утверждена** Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (*распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 № 327-р*).

Этот системный документ определяет направления развития внутреннего водного транспорта России до 2030 года.

Одной из **ключевых целей Стратегии является повышение уровня безопасности судоходства**. Этому **направлению** уделяется **особое** внимание.

**На внутренних путях внедрена** система государственного портового контроля, которая предусматривает проверку выполнения на судах требований законодательства с учетом фактора риска (*суда, риск нарушений требований на которых выше, проверяются чаще*) **Назначены** капитаны бассейнов, персонально отвечающие за обеспечение безопасности судоходства. Законодательно четко определены правила проведения портового контроля. **Эта система, которая действует на водных путях с 2012 года уже** показала свою эффективность.

**В судоходных компаниях и на судах введена и действует** система **управления безопасностью** (*аналог МКУБ на морском транспорте*). Это комплекс мер, необходимых для эффективного выполнения судами требований по безопасности судоходства и предотвращения загрязнения окружающей среды, регулирующий действия работников судовладельцев, включая членов экипажей судов, в случае возникновения аварийных ситуаций.

Большое внимание уделяется электронной картографии, внедряются **современные** навигационные технологии на основе **ГЛОНАСС, национальное законодательство** (*Технический регламент технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта*) требует чтобы в состав средств навигационного оборудования самоходных судов входила аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС. В настоящее время практически все российские суда уже оборудованы этой аппаратурой. Это позволяет повысить безопасность судоходства и осуществлять контроль за движением судна в режиме реального времени. Внедряются речные информационные системы (*РИС*). На Единой глубоководной системе с помощью установленных на берегу базовых станций автоматической идентификационной системы (*АИС*) реализован мониторинг движения судов в режиме реального времени.

**В совокупности** эти меры привели к **существенному** повышению уровня безопасности судоходства и **снижению** аварийности на реке.

Обеспечение безопасности судоходства одно из приоритетных направлений для нас и мы поддерживаем деятельность Комитета по внутреннему водному транспорту, которая направлена на обобщение и внедрения в практику лучшего опыта европейских стран в этом вопросе.

В рамках Стратегии, повышение уровня безопасности судоходства предусмотрено за счет внедрения новых технологий в судостроении и эксплуатации судов, подготовки высококвалифицированных кадров, развития отраслевой науки и

устойчивого функционирования судоходных гидротехнических сооружений.

Анализ мирового опыта, и в частности опыта европейских государств показывает, что многие страны проводят планомерную работу **по переориентации** перевозок особенно тяжеловесных и крупногабаритных грузов с автомобильного на железнодорожный и внутренний водный транспорт.

Здесь особенно важны экологические аспекты<sup>3</sup>

Кроме того, снижение активности на внутренних водных путях приводит к избыточной нагрузке на автомобильный и железнодорожный транспорт, а для сравнения скажу, что две баржи с буксиром перевозят столько же, сколько 130 вагонов или 400 автосамосвалов.

В России, для **решения** задачи переориентации **введен** запрет на перевозку делимых грузов тяжеловесными транспортными средствами по автомобильным дорогам; обустраиваются **дополнительные** пункты весогабаритного контроля транспортных средств; **внедрены** инструменты **возмещения** вреда автодорогам – так называемая система «Платон»<sup>4</sup>.

В России, внутренний водный транспорт является сезонным с периодом работы с апреля по ноябрь. Именно на этот период

---

<sup>3</sup> интегрированный показатель негативного воздействия на окружающую среду при перевозках внутренним водным транспортом не более 13% в сравнении с автомобильным транспортом.

<sup>4</sup> в соответствии с постановлением Правительства от 14.06.2013 №504 - это 3,73 рубля на один километр пути, пройденного по автомобильным дорогам, что сопоставимо со стоимостью проезда по платным дорогам. В связи со сложной социально-экономической ситуацией плата временно снижена до 1,53 рубля на один километр пути

приходится существенное увеличение нагрузки на железнодорожный и автомобильный транспорт, как за счет роста перевозок сезонных грузов, так и за счет летнего увеличения пассажиропотока. Таким образом, оптимизация грузопотоков в летний период за счет переноса части грузов на внутренний водный транспорт позволит снизить сезонную нагрузку на железные и автомобильные дороги и **сбалансировать работу транспортной системы страны.**

Для этого, прежде всего, необходимо устранить **инфраструктурные ограничения** на внутренних водных путях.

В целях восстановления параметров внутренних водных путей, повышения их пропускной способности реализуются проекты строительства **Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волге и Багаевского гидроузла на реке Дон.**

**В настоящее время закончено проектирование** первого этапа **Нижегородского гидроузла** (*стоимость строительства 43 млрд. руб.*).

**Ведется проектирование Багаевского** (*стоимость строительства 21 млрд.руб.*).

Для отрасли важно **завершить** строительство этих двух объектов **в 2020 году**, это позволит на всем протяжении Единой глубоководной системы<sup>5</sup> поддерживать глубину 4 м, увеличит провозную способность речного флота **более** чем в 2 раза;

---

<sup>5</sup> Внутренние водные пути единой глубоководной системы европейской части России в соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) отнесены к магистральным водным путям международного значения.

обеспечит в полном объеме использование транзитного потенциала России между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями.

Отмечу, что строительство подобных объектов на внутренних водных путях ведется впервые в истории современной России.

Реализация Стратегия обеспечит сбалансированное развитие транспортной системы страны в целом, будут сформированы **понятные экономические условия**, которые позволят **судоходному бизнесу планировать свою деятельность на долгосрочный период, обновлять флот<sup>6</sup>**.

В большинстве стран, государство, создавая инфраструктуру внутренних водных путей, создает условия для реализации проектов, которые являются точками роста как для речного транспорта, так и для экономики страны в целом.

Полагаю, что для устойчивого развития внутреннего водного транспорта важен международный опыт, взаимодействия государств, в том числе, **в области гармонизации правовых документов**.

Сегодня, говоря о **национальной системе внутренних водных путей России**, которая имеет свои особенности, хочу подчеркнуть, что мы высоко оцениваем вклад Комитета по внутреннему водному транспорту Европейской экономической

---

<sup>6</sup> Потребность в строительстве нового грузового флота до 2030<sup>6</sup> года оценивается более чем в 10 тысяч единиц грузовых судов (*в настоящее время в реестре числится порядка 12 тыс. судов*). Развитие круизного судоходства предполагает строительство 55 современных комфортабельных судов.

комиссии ООН, поддерживаем стратегию 2016 – 2021 и круг ведения Рабочей группы по внутреннему транспорту.

В этом формате успешно и эффективно решаются вопросы связанные с перевозкой опасных грузов, установлением правил в области внутреннего судоходства, распространению инноваций.

Особенно хотел бы отметить актуальность работы Комитета по внутреннему водному транспорту по **гармонизации на общеевропейском уровне технических предписаний к судам внутреннего водного транспорта** (*резолюции № 61 ЕЭК ООН «Рекомендаций, касающихся согласованных на Европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания»*) **основных стандартов и параметров водных путей** («Синяя книга»). Необходимо продолжить работу по техническому регулированию, профессиональным требованиям, совершенствованию резолюций ЕЭК ООН в области внутреннего водного транспорта, особенно в сфере безопасности судоходства (*Европейские правила судоходства по внутренним водным путям*).

Мы готовы и дальше делиться своим опытом, знаниями, участвовать в работе Комитета по внутреннему водному транспорту.

Полагаю, что взаимодействие в рамках ЕЭК ООН позволит реализовать новые возможности для внутреннего водного транспорта на общеевропейском уровне для всех государств.