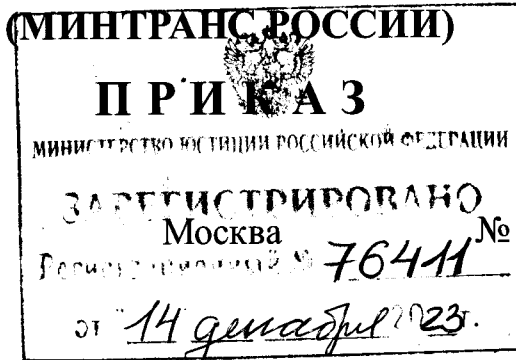




**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНСРОССИИ)**

7 ноября 2023 г.



365

**Об утверждении Правил движения  
и стоянки судов в Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей  
Российской Федерации**

В соответствии с пунктом 3 статьи 34 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, пунктом 1 и подпунктом 5.2.11(9) пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить прилагаемые Правила движения и стоянки судов в Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации.
2. Признать утратившим силу приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 27 февраля 2018 г. № 73 «Об утверждении Правил движения и стоянки судов в Обском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2018 г., регистрационный № 50550).
3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2024 г. и действует до 1 сентября 2030 г.

Министр

В.Г. Савельев

**ПРАВИЛА**  
**движения и стоянки судов в Обь-Иртышском бассейне внутренних**  
**водных путей Российской Федерации**

1. Толкаемые и буксируемые составы должны осуществлять движение в соответствии с типовыми схемами формирования составов, содержащимися в приложении № 1 к настоящим Правилам.

Движение толкаемых и буксируемых составов, отличающихся по своим техническим характеристикам от типовых схем формирования составов, содержащихся в приложении № 1 к настоящим Правилам, должно осуществляться при наличии плана обеспечения безопасности плавания состава в рейсе<sup>1</sup>.

При формировании состава судоводителем должна быть обеспечена балластировка барж для достаточной управляемости толкаемого и буксируемого состава.

2. Внутренние водные пути в границах Обь-Иртышского бассейна (далее – ВВП Обь-Иртышского бассейна) по условиям плавания относятся к:

1) бассейнам разряда «М»:

Обская губа от линии, соединяющей Новый Порт с поселком Ямбург, до условной линии, соединяющей точки с координатами:

68°26'00,0" северной широты, 073°35'00,0" восточной долготы  
(мыс Каменный);

68°25'00,0" северной широты, 073°48'00,0" восточной долготы;

69°04'00,0" северной широты, 073°52'00,0" восточной долготы  
(мыс Трехбугорный);

Тазовская губа от линии, соединяющей мыс Поворотный с поселком Антипаюта до Обской губы;

2) бассейнам разряда «О»:

озеро Телецкое (от мыса Ажин до устья реки Чулышман);

Новосибирское водохранилище от села Малетино до плотины Новосибирской гидроэлектростанции (далее – ГЭС);

Надымская Обь от поселка Салемал до Обской губы и Обская губа до линии, соединяющей Новый Порт с поселком Ямбург;

Тазовская губа от параллели 68°00'00,0" северной широты до линии, соединяющей мыс Поворотный с поселком Антипаюта;

3) бассейнам разряда «Р»:

---

<sup>1</sup> Пункт 36 Правил буксировки судов и плавучих объектов на внутреннем водном транспорте, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 августа 2020 г. № 339 (зарегистрирован Минюстом России 21 июля 2021 г., регистрационный № 64328). В соответствии с пунктом 2 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 28 августа 2020 г. № 339 данный акт действует до 1 января 2027 г.

река Иртыш от города Омска (устье реки Омь, 1833,5 км реки Иртыш) до устья;

озеро Телецкое (от поселка Артыбаш до мыса Ажин);

Новосибирское водохранилище от города Камень-на-Оби (497 км от слияния реки Бия и реки Катунь) до села Малетино (530 км от слияния реки Бия и реки Катунь), от верхнего подходного канала Новосибирского шлюза до 3 км реки Бердь;

река Обь от плотины Новосибирской ГЭС до Ямсальского бара по Хаманельской Оби и по протоке Большая Наречинская Обь до острова Начальный;

Тазовская губа от устья реки Таз до параллели  $68^{\circ}00'00,0''$  северной широты;

4) бассейнам разряда «Л»:

река Обь от слияния рек Бия и Катунь до города Камень-на-Оби;

река Иртыш от 2048-го км до города Омск (устье реки Омь, 1833,5 км реки Иртыш)<sup>2</sup>.

3. На ВВП Обь-Иртышского бассейна разрядов «Л», «Р», участках рек разряда «О» и в акватории Новосибирского водохранилища от села Малетино до плотины Новосибирской ГЭС действует обозначение положения судового хода по латеральной системе.

В Обской губе, севернее условной линии мыс Толя – мыс Слинкина до условной линии, последовательно соединяющей точки с координатами:

1)  $68^{\circ}26'00,0''$  северной широты,  $073^{\circ}35'00,0''$  восточной долготы (мыс Каменный);

2)  $68^{\circ}25'00,0''$  северной широты,  $073^{\circ}48'00,0''$  восточной долготы;

3)  $69^{\circ}04'00,0''$  северной широты,  $073^{\circ}52'00,0''$  восточной долготы (мыс Трехбугорный) и в Тазовской губе, севернее мыса Пойлово-Саля действует кардинальная система навигационного оборудования Международной ассоциации морских средств навигационного оборудования и маячных служб, регион «А».

4. Главные размерения и осадка судов (составов), осуществляющих судоходство на ВВП Обь-Иртышского бассейна, должны соответствовать габаритам судового хода с учетом минимальных запасов воды под днищем и запасов по ширине<sup>3</sup>.

5. Перечень участков ВВП Обь-Иртышского бассейна, затруднительных для судоходства, в том числе на которых расхождение и обгон судов (составов) запрещены, приведен в приложении № 2 к настоящим Правилам.

<sup>2</sup> Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2016 г. № 138 «Об утверждении перечней водных бассейнов в зависимости от их разряда» (зарегистрирован Минюстом России 21 июня 2016 г., регистрационный № 42577) с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 3 декабря 2020 г. № 534 (зарегистрирован Минюстом России 11 января 2021 г., регистрационный № 62030), от 2 декабря 2021 г. № 429 (зарегистрирован Минюстом России 19 января 2022 г., регистрационный № 66926).

<sup>3</sup> Приложение № 5 к Правилам плавания судов по внутренним водным путям, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 января 2018 г. № 19 (зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2018 г., регистрационный № 50283), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2019 г. № 50 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2019 г., регистрационный № 54757).

6. Движение по ВВП Обь-Иртышского бассейна судов и составов разрешается только при наличии на судне путевой информации, включающей в себя информацию о гидрометеорологической обстановке<sup>4</sup>.

7. Диспетчерское регулирование движения судов на ВВП Обь-Иртышского бассейна должно осуществляться в соответствии с Порядком диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 марта 2010 г. № 47, на следующих участках:

1) на озере Телецком от мыса Ажин (20,0 км озера Телецкое) до устья реки Чулышман (73,0 км озера Телецкое). Контрольный диспетчерский пункт находится на теплоходе «Нептун»;

2) на Новосибирском водохранилище (река Обь) от села Малетино (530,0 км реки Обь) до Новосибирского шлюза (679,0 км реки Обь). Контроль ведет диспетчер шлюза;

3) на участке реки Обь от Новосибирского шлюза (679,0 км реки Обь) до нижнего подходного канала (684,0 км реки Обь). Контроль ведет диспетчер шлюза;

4) на участке реки Обь от города Салехард (300 км реки Обь) до поселка Тазовское (устье реки Таз), включая участок по Обской губе до условной линии мыс Каменный – мыс Трехбугорный. Контрольный диспетчерский пункт находится в городе Салехард.

При подходе судна к регулируемому участку ВВП Обь-Иртышского бассейна капитан (вахтенный начальник) судна должен выйти на связь с диспетчером посредством ультракоротких волн радиосвязи (далее – УКВ) для обмена информацией об обеспечении безопасности плавания, получения разрешения на движение судна по участку, отход из пункта стоянки, с рейда ожидания<sup>5</sup>.

8. Прохождение крупногабаритными судами и составами мостов (в том числе наплавных мостов) должно осуществляться под управлением капитана или старшего помощника капитана и в соответствии с Правилами плавания судов по внутренним водным путям, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 января 2018 г. № 19<sup>6</sup>.

9. Под Катунским (9,6 км реки Катунь), Бийским (23,8 км реки Бии), Усть-Калманским (72,6 км реки Чарыш), Бердским (7,7 км реки Бердь), Кемеровскими (271,0 – 279,9 км реки Томь), Юргинским (174,4 км реки Томь) и автодорожным (6,2 км протоки Стрежевой Пасол) мостами запрещается буксировка барж и толкание более одной баржи.

<sup>4</sup> Пункты 9 и 12 Порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 марта 2010 г. № 47 (зарегистрирован Минюстом России 26 апреля 2010 г., регистрационный № 17010).

<sup>5</sup> Пункты 13 и 15 Порядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 марта 2010 г. № 47.

<sup>6</sup> Зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2018 г., регистрационный № 50283, с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2019 г. № 50 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2019 г., регистрационный № 54757).

10. При движении вверх под мостом на 58,6 км реки Томь допускается толкание состава, имеющего не более двух барж в ряду (счале) и состоящего не более чем из четырех барж.

11. При движении вверх под мостом на 73,0 км реки Томь допускается толкание двух порожних барж грузоподъемностью (далее – г/п) каждой не более 2830 тонн буксиром мощностью не менее 1470 киловатт (далее – кВт).

12. При движении вниз под Омским нижним мостом запрещается буксировка барж, а также толкание более одной баржи.

13. Под мостами на 24,7 км реки Чая, на 18,6 км реки Парабель, на 462,1 км реки Васюган и на 198,2 км реки Чузик запрещается буксировка или толкание более одной баржи при движении вверх. При движении вниз под указанными мостами запрещается толкание барж.

14. При движении под Мельниковским мостом (939,1 км реки Обь) запрещается буксировка или толкание состава, имеющего более двух барж в ряду (счале) и состоящего более чем из четырех барж.

15. Под мостами Новосибирской области, Омской области и Алтайского края запрещается буксировка или толкание более двух барж в составе.

16. При одновременном подходе судов (составов) снизу и сверху к Усть-Калманскому (72,6 км реки Чарыш), Каменскому (496,5 км реки Обь), Бугринскому (696,45 км реки Обь), Бердскому (7,7 км реки Бердь), Васюганскому (462,1 км реки Васюган) мостам первым в судоходный пролет должно проходить судно (состав), следующее вниз.

17. Развод Бийского наплавного моста, расположенного на 18,1 км реки Бия, должен осуществляться по запросу судоводителя на 5 канале УКВ.

Развод Юргинского наплавного моста, расположенного на 177,0 км реки Томь, должен осуществляться по запросу судоводителя на 5 канале УКВ.

Проход судов (составов) при разведенной секции Юргинского наплавного моста должен осуществляться в судоходный пролет шириной 50 м.

18. Движение судов (составов) по участкам ВВП Обь-Иртышского бассейна, оборудованных светоотражаемой навигационной обстановкой, в темное время суток допускается при наличии на судах исправно действующих судовых устройств УКВ радиосвязи, радиолокационных станций и прожектора.

19. Порядок движения маломерных и парусных судов на Омском рейде:

1) на участке реки Иртыш, выше Ленинградского моста, от 1835,9 км до 1835 км разрешено пересечение судового хода для движения от правого берега к левому;

2) на участке реки Иртыш, выше Ленинградского моста, от 1835,5 км до 1833,3 км (ниже устья реки Омь) движение по судовому ходу и за его правой кромкой в обоих направлениях запрещено, движение вверх и вниз осуществляется за левой кромкой судового хода;

3) на участке реки Иртыш, ниже устья реки Омь, от 1833 км до 1832,5 км разрешено пересечение судового хода в обоих направлениях.

20. Судовой ход реки Катунь является основным (главным) по отношению к судовому ходу реки Бия.

На Телецком озере судном, осуществляющим движение вверх, считается судно, идущее от истока реки Бии к устью реки Чулышман.

21. На Телецком озере от мыса Ажин (20,0 км озера Телецкое) до устья реки Чулышман (74,0 км озера Телецкое) и в Новосибирском водохранилище (530 – 679,0 км реки Обь) буксировка составов разрешается при силе ветра не более 11 м/с, толкание – при силе ветра не более 7 м/с.

22. Места расположения убежищ на озере Телецком:

- 1) за мысом Челюш (58,5 км);
- 2) за мысом Ижон (42,5 км);
- 3) в заливе от мыса Черлок (46,3 км) до устья реки Кокши (48,2 км);
- 4) Кыгинский залив (76,0 – 76,5 км);
- 5) бухта Идып (26,0 – 27,0 км);
- 6) бухта Айрыташ (24,5 км);
- 7) бухта Колдор (22,0 – 23,0 км).

23. Места расположения убежищ на Новосибирском водохранилище:

- 1) поселок Ордынское (устье затопленной реки Орды, 584,0 км реки Обь);
- 2) село Завьялово (устье затопленной реки Каракан, 618,0 км реки Обь);
- 3) деревня Бурмистрово (устье затопленной реки Мильтюш, 654,0 км реки Обь);

- 4) Бердский залив (4,0 км реки Бердь);
- 5) аванпорт Новосибирского шлюза (677,9 – 678,7 км реки Обь).

24. Места расположения убежищ в Обско-Тазовской губе:

- 1) бухта Новый Порт;
- 2) бухта Каменная;
- 3) мыс Парусный;
- 4) мыс Круглый;
- 5) мыс Трехбугорный;
- 6) бухта Чугорь-Яха;
- 7) мыс Поворотный;
- 8) бухта Находка и другие укрытия, включая высокие берега, в зависимости от розы ветров, высоты волны и наличия глубин.

25. Участки ВВП Обь-Иртышского бассейна с односторонним движением судов (составов):

- 1) река Чая от селения Усть-Бакчар (172,0 км) до устья;
- 2) река Чузик от села Пудино (210,0 км) до устья;
- 3) река Нюролька от 60,0 км до устья.

Движение судов (составов), за исключением движения пассажирских судов на реках Чая, Чузик, разрешено:

- 1) по четным числам месяца – вверх;
- 2) по нечетным числам месяца – вниз.

Начало суток определяется по московскому времени.

Пассажирские суда на реках Чая, Чузик должны осуществлять движение по расписанию. Судоводители встречных судов (составов) должны согласовать место расхождения и (или) пропуска по УКВ.

26. Выход груженых толкаемых и буксируемых составов из города Кемерово вниз по реке Томь осуществляется не позднее 12 часов по местному времени с расчетом прибытия в район с освещаемой навигационной обстановкой до наступления темного времени суток.

Отправление толкаемых и буксируемых составов из города Кемерово осуществляется с интервалом не менее 30 минут. При движении вниз расстояние между судами должно составлять не менее 2 км, между толкаемыми и буксируемыми составами – не менее 4 км.

27. В Новосибирском шлюзе допускаются к шлюзованию суда (толкаемые и буксируемые составы), габариты которых не превышают:

- 1) по длине – 130,0 м;
- 2) по ширине – 17,2 м;
- 3) по надводной высоте – 12,0 м.

Запас воды под днищем судна на пороге шлюза должен быть не менее 0,25 м, суммарный запас по ширине камеры шлюза – не менее 0,8 м.

28. Пропуск маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов через Новосибирский шлюз осуществляется в светлое время суток.

Очередность шлюзования маломерных, прогулочных и спортивных парусных судов устанавливается по времени подхода к шлюзу.

Маломерные суда заходят в камеру шлюза после судов, совместно с ними шлюзующихся<sup>7</sup>.

Маломерные суда, не имеющие движителей (в том числе гребные и парусные суда), допускаются к шлюзованию только совместно с буксирующим их судном.

29. Суда (составы) в ожидании пропуска через Новосибирский шлюз становятся на стоянку на пришлюзовых рейдах в верхнем бьефе (678,3 км реки Обь) за правой кромкой судового хода и в нижнем бьефе (685,5 км реки Обь) за левой кромкой судового хода.

Маломерные, прогулочные и спортивные парусные суда, ожидающие пропуск через Новосибирский шлюз, становятся за дальними светофорами. Маломерным, прогулочным и спортивным парусным судам запрещается приближаться к шлюзу ближе дальних светофоров без разрешения диспетчера шлюза.

30. Все переговоры, относящиеся к пропуску судов (составов) через Новосибирский шлюз, должны осуществляться на канале УКВ, установленном в соответствии с Правилами радиосвязи подвижной службы и подвижной спутниковой службы на внутренних водных путях, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 марта 2019 г. № 83<sup>8</sup>.

31. Допустимое количество судов, стоящих борт к борту:

- 1) у причала – не более 2 единиц;
- 2) при выгрузке на берег – не более 2 единиц, включая плавучий кран (далее – плавкран).

<sup>7</sup> Пункт 24 Правил пропуска судов через шлюзы внутренних водных путей, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 3 марта 2014 г. № 58 (зарегистрирован Минюстом России 30 июля 2014 г., регистрационный № 33349), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 июня 2015 г. № 189 (зарегистрирован Минюстом России 14 июля 2015 г., регистрационный № 38007).

<sup>8</sup> Зарегистрирован Минюстом России 7 июня 2019 г., регистрационный № 54894.

Оставшаяся ширина судового хода должна обеспечивать безопасное движение судов.

32. Суда, занятые тральными работами, и дноуглубительные суда (земснаряды), работающие на судовом ходу, должны выставить на мачте в светлое время суток два красных конуса, расположенных вертикально вершинами вверх, в темное время суток – два красных круговых огня, расположенных вертикально один над другим<sup>9</sup>.

33. На ВВП Обь-Иртышского бассейна запрещается:

1) в условиях ограниченной видимости (менее 1 км):

движение судов и составов по рейдам;

работа паромных переправ на участках с обозначением положения судового хода по латеральной системе;

движение судов и составов в границах озера Телецкое, на участке реки Обь от города Бийск до города Камень-на-Оби;

движение судов и составов по участкам внутренних водных путей седьмой категории;

2) буксировка плавкранов с поднятой стрелой, за исключением случаев перестановки их в местах производства работ при отсутствии воздушных переходов, мостов;

3) стоянка судов и лодок на расстоянии менее 200 м выше и ниже от пассажирских дебаркадеров, остановочных пунктов и причалов паромных переправ;

4) швартовка и стоянка судов вне остановочных пунктов у благоустроенных набережных;

5) заход всех судов, за исключением спасательных судов, в акватории пляжей и мест, отведенных для купания, указанных в навигационных картах;

6) подача звуковых сигналов, за исключением сигналов бедствия и сигналов для предотвращения аварийной ситуации, на рейдах городов Омск, Тобольск, Ханты-Мансийск, Сургут, Нижневартовск, Новосибирск, Томск, Барнаул;

7) движение судов и составов за пределами судового хода, за исключением случаев подхода к причалам и выбранным судоводителем местам стоянки;

8) буксировка барж, не имеющих бортовых сцепных устройств в одном ряду (счале) с баржами, оборудованными бортовыми автосцепами;

9) буксировка скоростных пассажирских судов при наличии на борту пассажиров;

10) буксировка барж, груженых трубами большого диаметра, сеном, лесом или пиломатериалами во втором ряду (счале);

11) буксировка вниз по Омскому рейду двух и более груженых барж г/п 2800 тонн и более;

12) отправление судов и составов из ковша карьера Шульгинка (28,0 км реки Катунь) без выхода на УКВ с дноуглубительными судами (земснаряды),

<sup>9</sup> Пункт 51 Правил плавания судов по внутренним водным путям, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 января 2018 г. № 19 (зарегистрирован Минюстом России 7 марта 2018 г., регистрационный № 50283), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 февраля 2019 г. № 50 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2019 г., регистрационный № 54757).



работающими на участке от автодорожного моста (9,6 км реки Катунь) до карьера Шульгинка;

13) буксировка составов вниз по рекам Чарыш, Чая, Чузик, Кенга, Чулым, Кеть, Парабель, Васюган, Тым и другим рекам, не имеющих подводных переходов, без применения тормозных устройств (цепи (тросы) – волокуши), подобранных с учетом возможности полной остановки состава при неработающих движителях;

14) движение судов (составов) по подходному каналу Новосибирского шлюза со скоростью не более 8 км/час;

15) в протоке Самаровской:

заход судам и составам по причинам, не связанным с грузовыми и пассажирскими операциями у причалов, расположенных в протоке;

буксировка и толкание барж более одной единицы;

маневры грузовыми судами в районе пассажирского причала;

сквозное движение грузовых судов, толкаемых и буксируемых составов.

34. В соответствии с типовыми схемами формирования составов, содержащимися в приложении № 1 к настоящим Правилам, допускается:

1) уменьшать количество барж в составе;

2) заменять указанные в схемах баржи на баржи меньшей г/п без увеличения их общего количества;

3) заменять указанные в схемах баржи на баржи большей г/п:

2х200 – на 1х500;

2х300 – на 1х500 (600);

2х500(600) – на 1х800 (1000);

2х800(1000) – на 1х1500;

2х1300(1500) – на 1х2800;

4) производить буксировку (толкание) состава буксировщиком большей мощности.

35. В соответствии с типовыми схемами формирования составов, содержащимися в приложении № 1 к настоящим Правилам, буксирному судну разрешается:

1) вождение под бортом одной баржи с учетом обеспечения управляемости состава и видимости из рулевой рубки при мощности теплохода:

150 лошадиных сил (далее – л.с.) баржи г/п до 200 тонн;

225 л.с. баржи г/п до 300 тонн;

300 л.с. баржи г/п до 600 тонн;

450 л.с. баржи г/п до 1000 тонн;

600 л.с. баржи г/п до 1500 тонн;

800 л.с. баржи г/п до 2500 тонн;

1200 л.с. баржи г/п до 2800 тонн;

2) вождение под бортом и на буксире плавкрана при мощности теплохода:

300 л.с. плавкран г/п до 5 тонн (под бортом только на перестановках в границах рейда);

450 л.с. плавкран г/п до 16 тонн (под бортом только на перестановках в границах рейда);

600 л.с. плавкран г/п до 25 тонн.

36. В соответствии с типовыми схемами формирования составов, содержащимися в приложении № 1 к настоящим Правилам, самоходным сухогрузным теплоходам разрешается буксировка одной баржи или плавкрана под бортом на участке Омск – устье реки Иртыш – селение Соснино – остров Начальный при мощности теплохода:

- 1) 450 и более л.с. баржа г/п до 600 тонн или 1000 тонн порожняя или плавкран г/п до 5 тонн;
- 2) 600 и более л.с. баржа г/п до 1000 тонн или плавкран г/п до 5 тонн;
- 3) 800 и более л.с. баржа г/п до 1500 тонн или плавкран г/п до 16 тонн;
- 4) 1000 и более л.с. баржа г/п до 1500 тонн или плавкран г/п до 25 тонн;
- 5) 1200 и более л.с. и более баржа г/п до 2500 тонн или плавкран г/п до 25 тонн.

37. В соответствии с типовыми схемами формирования составов, содержащимися в приложении № 1 к настоящим Правилам, на участке реки Обь от города Новосибирска до селения Соснино разрешается буксировка одной баржи или плавкрана под бортом при мощности:

- 1) 330 кВт и более – баржи г/п 600 тонн;
- 2) 440 кВт и более – баржи г/п 1000 тонн или плавкрана г/п 5 тонн;
- 3) 588 кВт и более – баржи г/п 1500 тонн или плавкрана г/п 16 тонн;
- 4) 735 кВт и более – баржи г/п 1500 тонн или плавкрана г/п 25 тонн;
- 5) 735 кВт и более – баржи г/п 2800 тонн (порожней).

Допускается буксировка плавкрана двойной тягой при соответствии суммарной мощности буксировщиков, указанной в подпунктах 1 – 5 настоящего пункта.

38. При формировании составов плавкраны приравниваются к баржам следующей г/п:

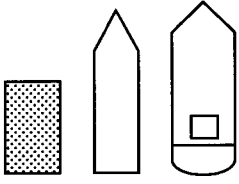
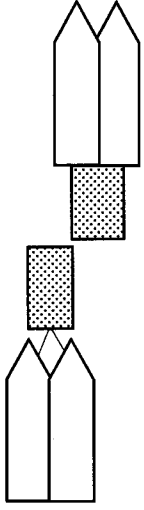

- плавкран г/п 25 тонн – к барже г/п 3000 тонн;
- плавкран г/п 16 тонн – к барже г/п 2800 тонн;
- плавкран г/п 5 тонн – к барже г/п 1000 тонн.

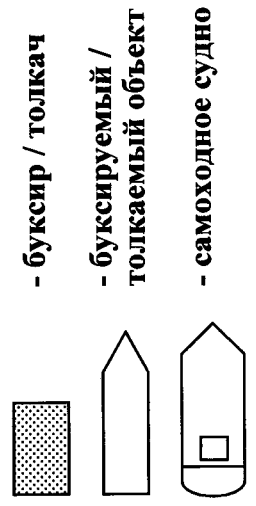
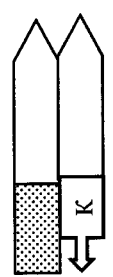
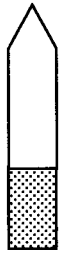
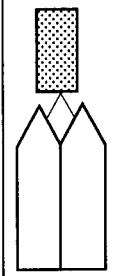
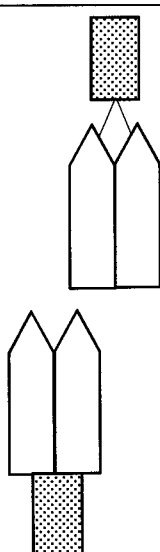
# ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

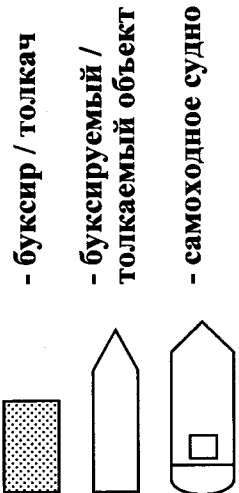
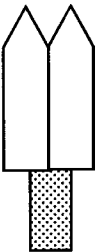
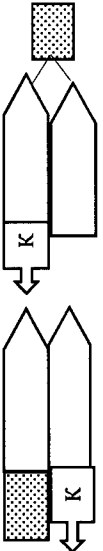
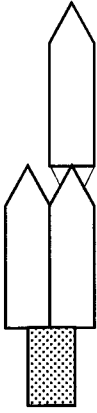

к Правилам движения и стоянки судов  
в Обь-Иртышском бассейне внутренних  
водных путей Российской Федерации,  
утвержденным приказом  
Минтранса России

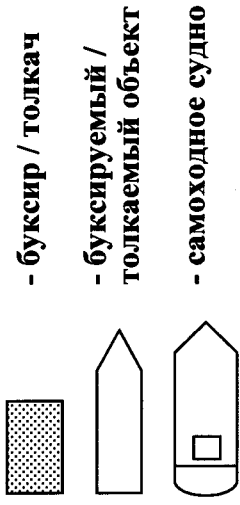
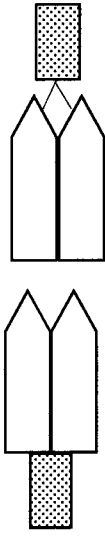
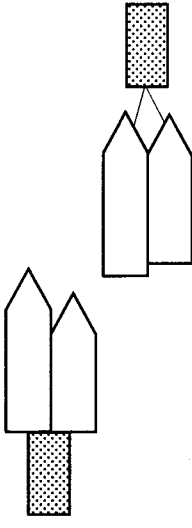
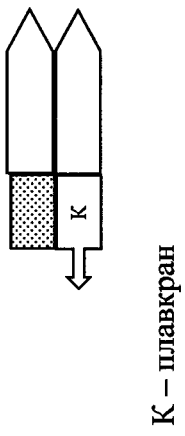
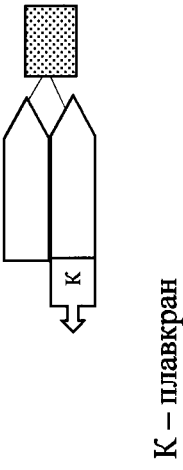
от 7 ноября 2023 г. № 365

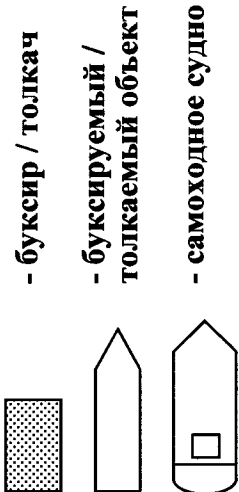
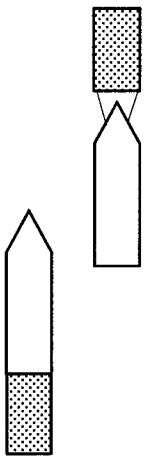
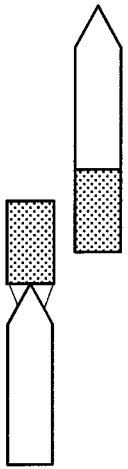


## Типовые схемы формирования составов

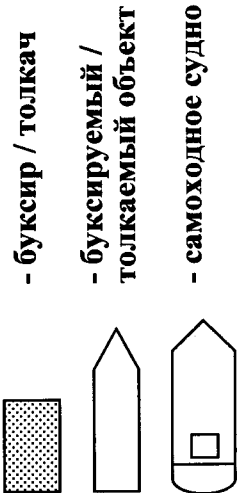

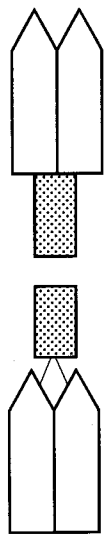
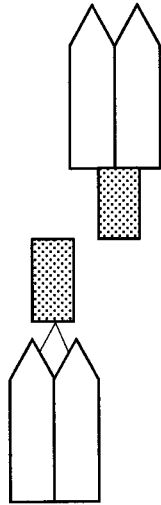
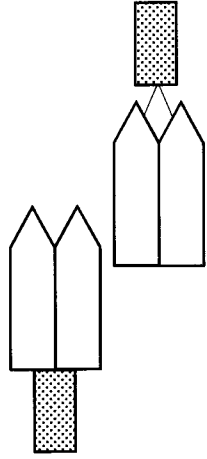
№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения:		
									
<b>Формы типовых сухогрузных составов</b>									
1	г. Клин – г. Омск	207	588 / 800	2 x 3000	126	36		<p>Схема буксировки барж вверх (далее – ВВ) – вниз (далее – ВН). Полноводный период (далее – П).</p>	Схема буксировки барж ВВ I.
2	г. Клин – г. Омск	207	588 / 800	2 x 2800	213	18			

№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- буксир / толкач</li> <li>- буксируемый / толкаемый объект</li> <li>- самоходное судно</li> </ul>		
3	г. Клин – г. Омск	207	588 / 800	2 x 2800 + плавкран	126	36	 К – плавкран		Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I.
4	г. Клин – г. Омск	207	441 / 600	1 x 2800	126	18			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> . Меженный период (далее – II).
5	г. Клин – г. Омск	207	441 / 600	2 x 2800	126	36			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I.
6	г. Клин – г. Омск	207	441/600	2 x 2800	126	36			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II. Баржи порожние.

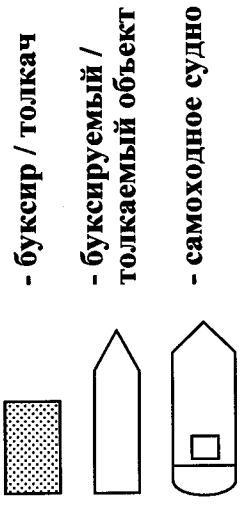

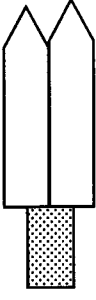
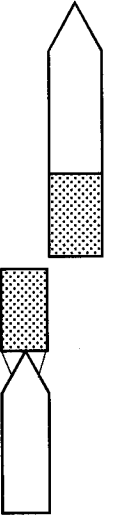

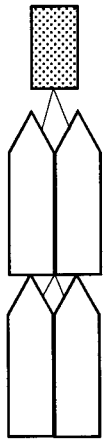
№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения:		
							 <p>- буксир / толкач - буксируемый / толкаемый объект - самоходное судно</p>		Допустимые условия
7	г. Клин – г. Омск	207	441/600	2 x 2800	126	36		Схема буксировки баржи <b>ВВ I</b> . Загрузка барж не более 75 % грузоподъемности (далее – г/п).	
8	г. Клин – г. Омск	207	441/600	2 x 1500 + плавкран	130	32	 <p>К – плавкран</p>	Схема буксировки барж <b>ВВ I – II</b> .	
9	г. Клин – г. Омск	207	441/600	3 x 1000	170	29		Схема буксировки барж <b>ВВ I</b> .	
10	г. Клин – г. Омск	207	441/600	3 x 1000	170	29		Схема буксировки барж <b>ВВ – ВВ I</b> .	

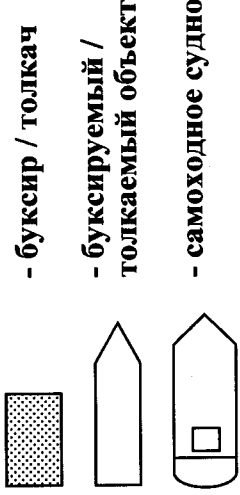

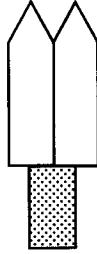

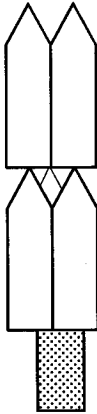

№	Наименование участка внутренних путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения:		
							 <p>- буксир / толкач - буксируемый / толкаемый объект - самоходное судно</p>		
11	г. Клин – г. Омск	207	330/450	2 x 1000	100	29		Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II.	
12	г. Клин – г. Омск	207	330/450	1 x 1000 1 x 1500	100	32		Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I.	
13	г. Клин – г. Омск	207	330/450	2 x 1000 + плавкран 5 т	100	29	 <p>К – плавкран</p>	Схема буксировки барж <b>ВВ</b> I.	
14	г. Клин – г. Омск	207	330/450	2 x 1000 + плавкран 5 т	129	29	 <p>К – плавкран</p>	Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I.	

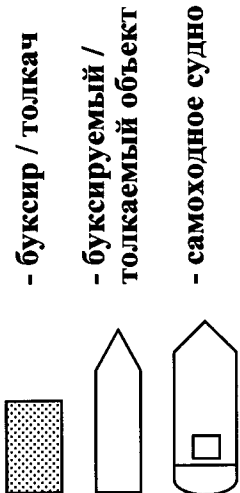
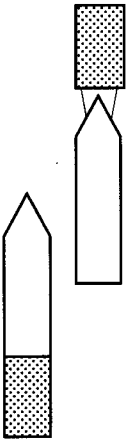

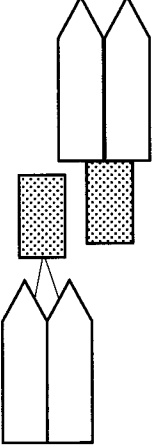

№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения:		
							 <p>- буксир / толкач - буксируемый / толкаемый объект - самоходное судно</p>		
15	г. Клин – г. Омск	207	330/450	1 x 2800	115	18		Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН I.</b> Загрузка баржи не более 75 % г/п.	
16	г. Клин – г. Омск	207	220/300	1 x 2800	115	18		Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН I – II.</b> Загрузка баржи не более 50 % г/п.	
17	г. Клин – г. Омск	207	220/300	1 x 2800 + плавкран 5 т	144	18	 К – плавкран 5 т	Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН I – II.</b> Баржа порожняя.	
18	г. Клин – г. Омск	207	220/300	1 x 1000 + плавкран 5 т	144	14	 К – плавкран	Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН I.</b>	

№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- буксир / толкач</li> <li>- буксируемый / толкаемый объект</li> <li>- самоходное судно</li> </ul>		
19	г. Клин – г. Омск	207	220/300	1 x 1500	106	16			Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН</b> I – II.
20	г. Клин – г. Омск	207	220/300	2 x 1500	106	32			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II. Баржи порожние.
21	г. Клин – г. Омск	207	220/300	2 x 1000	98	28			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II. Загрузка барж не более 75 % г/п.
22	г. Клин – г. Омск	207	110/150	2 x 600	66	20			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II. Загрузка барж не более 50 % г/п.



№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения: 		
23	г. Омск – г. Тобольск	1175	1470/2000	2 x 3000	216	18			Схема буксировки барж <b>ВВ</b> I – II.
24	г. Омск – г. Тобольск	1175	1470/2000	2 x 3000	131	36			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II.
25	г. Омск – г. Тобольск	1175	588/800	1 x 3000	126	18			Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН</b> I – II.
26	г. Омск – г. Тобольск	1175	772/1050	1 x 3000	170	18			Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН</b> I – II.
27	г. Омск – г. Тобольск	1175	588/800	2 x 2800 2 x 1500	213	36			Схема буксировки барж <b>ВВ</b> I – II.

№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения: 		
28	г. Омск – г. Тобольск	1175	588/800	2 x 2800	213	18			Схема буксировки барж <b>ВВ</b> I – II.
29	г. Омск – г. Тобольск	1175	588/800	2 x 2800	127	18			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II.
30	г. Омск – г. Тобольск	1175	588/800	4 x 1500	195	32			Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> I – II.
31	г. Омск – г. Тобольск	1175	588/800	4 x 1500	195	32			Схема буксировки барж <b>ВВ</b> I – II.
32	г. Омск – г. Тобольск	1175	441/600	1 x 2800	119	18			Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН</b> I – II.

№	Наименование участка внутренних водных путей Российской Федерации	Протяженность участка, км	Минимально допустимая мощность буксира / толкача, киловатт/лошадиных сил	Максимальная грузоподъемность состава, тонн	Разрешенная габаритная длина состава, м	Разрешенная габаритная ширина состава, м	Типовая схема формирования состава		Допустимые условия
							Применяемые обозначения:		
							 <p>- буксир / толкач - буксируемый / толкаемый объект - самоходное судно</p>		
33	г. Омск – г. Тобольск	1175	220/300	1 x 2800	115	18		Схема буксировки баржи <b>ВВ – ВН</b> <b>I – II.</b> Загрузка баржи не более 50 % г/п.	
34	г. Омск – г. Тобольск	1175	441/600	2 x 2800	119	36		Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> <b>I – II.</b> Загрузка барж не более 75 % г/п.	
35	г. Омск – г. Тобольск	1175	441/600	2 x 2000	119	32		Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> <b>I – II.</b>	
36	Малая Бича – г. Тобольск	251	441/600	2 x 2800	119	36		Схема буксировки барж <b>ВВ – ВН</b> <b>I.</b> Груженые только <b>ВВ.</b>	