

Проект

Министерство транспорта Российской Федерации

**СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО
ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА**

Москва 2013 год

СОДЕРЖАНИЕ

ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ.....	3
I. Оценка современного состояния, проблемы и возможности развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.....	11
II. Прогноз грузовой базы и сценарные варианты развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.....	21
III. Цели и индикаторы развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.....	28
IV. Задачи и мероприятия, обеспечивающие достижение долгосрочных целей стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.....	34
V. Сроки и этапы реализации Стратегии.....	52
VI. Ожидаемые результаты реализации Стратегии.....	55
VII. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации Стратегии...	58
IX. Механизмы реализации Стратегии.....	61
X. Социально-экономическая эффективность реализации Стратегии.....	65
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 Объем перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в 2000 - 2012 годах.....	67
ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом на период до 2030 года.....	68
ПРИЛОЖЕНИЕ № 3 Значения индикаторов реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.....	71
ПРИЛОЖЕНИЕ № 4 Крупные инвестиционные проекты.....	77
ПРИЛОЖЕНИЕ № 5 Мероприятия и меры государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта по направлениям и задачам.....	80
ПРИЛОЖЕНИЕ № 6 Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.....	96
ПРИЛОЖЕНИЕ № 7 Предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере внутреннего водного транспорта.....	99

ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ

Наименование	Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года
Дата, номер и наименование нормативных актов о разработке стратегии	<p>Поручение Председателя Правительства Российской Федерации № ВП-П9-8452 от 29.11.2011 по итогам пленарного заседания Всероссийской конференции Союза транспортников России 8 ноября 2011 года в г. Новосибирске.</p> <p>Поручение Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол совещания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, Председателя Морской коллегии при правительстве Российской Федерации С.Б. Иванова от 4 мая 2011 г. № 1(15);</p> <p>Поручение заместителя Министра транспорта Российской Федерации В.А. Олерского (протокол совещания у заместителя Министра транспорта Российской Федерации В.А. Олерского от 22 декабря 2010 г. № ОВ-97);</p>
Разработчик	Министерство транспорта Российской Федерации
Системные социально-экономические проблемы, решаемые стратегией	<p>Негативная устойчивая тенденция снижения роли внутреннего водного транспорта в транспортной системе страны.</p> <p>Низкая инвестиционная привлекательность и конкурентоспособность предприятий отрасли.</p> <p>Недоиспользование потенциальных возможностей внутренних водных путей, прежде всего ЕГС европейской части России, для снижения грузонапряженности автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов.</p> <p>Недостаточный уровень доступности и качества транспортных услуг для снабжения регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт нередко является безальтернативным и жизнеобеспечивающим.</p> <p>Стабильное снижение объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом, в том числе на социально значимых маршрутах.</p> <p>Повышение совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли при сохранении сложившейся тенденции переключения части релевантных грузопотоков с внутреннего водного на автомобильный транспорт.</p> <p>Слабое использование потенциала внутренних водных</p>

	<p>путей для перевозок внешнеторговых грузов и транзита. Недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности, прежде всего, при перевозке пассажиров.</p>
Цели	<p>Цель 1. Обеспечение приоритетного использования внутреннего водного транспорта в транспортной системе России.</p> <p>Цель 2. Создание условий для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт.</p> <p>Цель 3. Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта.</p> <p>Цель 4. Обеспечение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей.</p> <p>Цель 5. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров.</p> <p>Цель 6. Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте.</p>
Целевые индикаторы	<p>По цели 1.</p> <p>Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом</p> <p>Доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта</p> <p>Количество три-модальных терминалов</p> <p>Рост производительности труда</p> <p>По цели 2.</p> <p>Доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России</p> <p>Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов</p> <p>Доля эксплуатируемых причальных стенок в нормативном техническом состоянии</p> <p>Прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов</p> <p>По цели 3.</p> <p>Средний возраст грузового флота</p> <p>Средний возраст круизного флота</p> <p>Общая грузоподъемность флота</p> <p>Общая пассажировместимость круизного флота</p> <p>Доля грузоподъемности новых речных судов, построенных на отечественных верфях, от общей грузоподъемности новых речных судов, регистрируемых под Российским флагом</p> <p>Средний удельный расхода топлива/электроэнергии на</p>

	<p>единицу транспортной работы По цели 4. Количество контейнерных линий Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности Объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям По цели 5. Средний возраст пассажирского флота Объем перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах Количество построенных/реконструированных причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок По цели 6. Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности</p>
Задачи	<p>По цели 1: Разработка мер по переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом Создание три-модальных логистических центров Создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях По цели 2: Повышение пропускной способности внутренних водных путей Развитие портовой инфраструктуры Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса По цели 3: Обеспечение обновления и роста тоннажа флота Повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на внутреннем водном транспорте Создание условий для развития отечественного судостроения Развитие круизных перевозок</p>

	<p>По цели 4: Обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока Создание условий для переключения контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на внутренний водный транспорт Разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения</p> <p>По цели 5: Развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах Развитие внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в крупных городах, имеющих водные пути</p> <p>По цели 6: Повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях Повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным</p>
Сроки и этапы реализации	2013 – 2030 годы, в том числе: I этап: 2013 – 2018 годы, II этап: 2019 – 2025 годы, III этап: 2026 – 2030 годы.
Перечень основных мероприятий	Обеспечение конкурентных условий кредитования и лизинга для обновления флота Поощрение обновления флота через программу утилизации по схеме "новое взамен старого" Реализация схемы операционного лизинга судов, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности Создание условий для внедрения инноваций, направленных на защиту окружающей среды и повышение энергоэффективности внутреннего водного транспорта Разработка и реализация программы повышения качества и

	<p> эффективности строительства речных судов на российских верфях Обеспечение и поддержание проектных параметров внутренних водных путей Увеличение пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей Реализация проектов строительства гидротехнических сооружений, обеспечивающих ликвидацию "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России Повышение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений Обновление технического и обслуживающего флота Создание речной информационной системы на внутренних водных путях, внедрение современных спутниковых навигационных технологий, электронных навигационных карт Создание механизма поддержки инициатив региональных органов исполнительной власти по развитию судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах РФ Разработка механизма государственной поддержки проектов развития портов и три-модальных терминалов для обеспечения переключения грузопотоков на внутренний водный транспорт Создание и реализация механизма эффективного содержания причальных стенок Обеспечение конкурентных ставок по кредитам на приобретение перегрузочной техники для речных портов Введение нулевой таможенной пошлины на перегрузочное оборудование для речных портов, не производимое в РФ Расширение использования экологически безопасных перегрузочных технологий Создание промышленных кластеров, ориентированных на перевозку изготавливаемой продукции по внутренним водным путям Субсидирование государством перевозок контейнеров внутренним водным транспортом Разработка мер по ограничению перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом Разработка и реализация мер по увеличению фискальной нагрузки на автоперевозчиков, перевозящих грузы, потенциально тяготеющие к внутренним водным путям Поддержка пассажирских перевозок на социально значимых маршрутах Разработка и реализация целевых программ развития городского водного транспорта в крупных городах, </p>
--	---

	<p>имеющих внутренние водные пути</p> <p>Внедрение системы единых электронных транспортных документов</p> <p>Освобождение судовладельцев от уплаты акциза на топливо, используемого речными судами</p> <p>Гибкое регулирование портовых сборов и тарифов, обеспечивающее конкурентоспособность внутреннего водного транспорта</p>
Исполнители	<p>Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторг России, Минрегион России, Минобрнауки России, ФАС России, ФТС России, ФСТ России и другие заинтересованные федеральные ведомства и исполнительные органы власти субъектов Российской Федерации.</p>
Объемы и источники финансирования	<p>Всего на 2010 - 2030 годы предусматривается 2260 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе: из федерального бюджета – 1051 млрд. рублей, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 13 млрд. рублей, из внебюджетных источников – 1196 млрд. рублей.</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации стратегии	<p>Социально-экономические:</p> <p>снижение удельных транспортных издержек в цене конечной продукции за счет оптимизации транспортно-технологических схем доставки грузов с учетом перераспределения части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт;</p> <p>рост валового внутреннего продукта за счет стимулирования развития смежных отраслей экономики, прежде всего судостроения, металлургии, приборостроения, топливно-энергетического и строительного комплексов;</p> <p>ускорение социально-экономического развития регионов и субъектов РФ, особенно Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, повышение занятости населения;</p> <p>снижение аварийности и отрицательного вредного воздействия транспортной системы на окружающую среду, поскольку удельные показатели по выбросам CO₂ на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5% выбросов на автомобильном и 20% выбросов на железнодорожном транспорте, а уровень аварийности (в денежной оценке) ниже, соответственно, в 14 и 2 раза;</p> <p>рост транзитных перевозок грузов по внутренним водным путям, увеличение экспорта транспортных услуг судами</p>

смешанного «река-море» плавания в межнавигационный период.

Транспортные:

будет обеспечено приоритетное развитие внутреннего водного транспорта как экономичного, энергоэффективного, экологичного и безопасного вида транспорта, что приведет к снижению грузонапряженности автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов в период навигации;

значительно повысится пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения, что обеспечит рост объемов перевозок в европейских бассейнах при реализации инновационного сценария к 2030 году в 2,2 раза до 228 млн. тонн;

будет обеспечен в полном объеме завоз грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, объем речных перевозок в восточных бассейнах к 2030 году возрастет в 2,4 раза и составит 70 млн. тонн;

кардинальное улучшение качественных параметров внутренних водных путей приведет к существенному росту валовой производительности работы флота за счет сокращения времени непроизводительных простоев, в том числе вследствие ожидания шлюзования, роста средней скорости движения, наиболее полного использования грузоподъемности судов, и обеспечит повышение рентабельности перевозок при снижении времени доставки товаров;

реализация комплекса мер государственной поддержки российского судостроения и судоходства позволит создать современный транспортный флот, средний возраст которого в 2030 году составит 21,8 года, в том числе судов смешанного река-море плавания 15 лет;

производительность труда на внутреннем водном транспорте к 2030 году возрастет в 1,85 раза;

существенно уменьшится энергоемкость - на 30 %;

будет реализована в полной мере социальная функция внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров на социально значимых маршрутах, созданы условия для динамичного развития речного туризма;

развитие городского водного транспорта будет способствовать снижению загрузки автомобильных дорог и улучшению экологической ситуации в мегаполисах;

будет обеспечена техническая и технологическая

	<p>безопасность объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях; повышение инвестиционной привлекательности внутреннего водного транспорта приведет к притоку частных инвестиций, в том числе за счет использования при реализации инвестиционных проектов механизма государственно-частного партнерства, соотношение государственных и частных инвестиций в среднем составит 1:1,14.</p>
<p>Система организации контроля за исполнением</p>	<p>Контроль за реализацией стратегии осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации.</p>

I. ОЦЕНКА СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ, ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В настоящее время эксплуатируемая сеть внутренних водных путей России имеет самую большую протяженность в мире и составляет 101,3 тыс. км. Большая часть этих путей обладает развитой инфраструктурой по организации и обслуживанию судоходства. На внутренних водных путях расположены 723 судоходных гидротехнических сооружения, являющихся федеральной собственностью, из них 335 сооружений включены в отраслевой Регистр судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности. На реках России функционирует более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных 828 береговыми и 247 плавучими кранами. Состав флота речных судоходных компаний многообразен и позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. На учете в Российском Речном Регистре¹ состоит 13022 грузовых и пассажирских судна, в Российском Морском Регистре Судоходства - 641 судно смешанного река-море плавания (классы II-СП и III-СП), эксплуатирующихся под российским флагом. При этом 94% грузов и 86 % перевозок пассажиров выполняются предприятиями негосударственных форм собственности.

В регионах Российской Федерации, где имеются эксплуатируемые внутренние водные пути, создается около 90% валового внутреннего продукта и проживает 80% населения страны.

В то же время на долю внутреннего водного транспорта приходится менее 2% от общего объема перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта в Российской Федерации, в то время как в Германии - 11%, Нидерландах - 34 %, Франции – 10 %² грузооборота при устойчивой тенденции роста речных перевозок, прежде всего грузов в контейнерах. При этом

¹ На ноябрь 2012 года

² При этом следует учитывать ограниченный период навигации на российских реках

соотношение протяженности внутренних водных путей, железных и автомобильных дорог составляет в Европейской части России 1:1:8, в Германии – 1 : 6 : 92 , во Франции - 1 : 6 :190 , в Нидерландах – 1 : 0,5 :23.

Позиция внутреннего водного транспорта в транспортной системе России за период 1989 - 2012 годов существенно ослабла: объем перевозок грузов уменьшился в 4,6 раза и составил в 2012 году 142 млн. тонн³. Максимальный объем речных перевозок был достигнут в конце 80-х годов, в 1989 году он составлял более 580 млн. тонн.

Основные факторы, определившие резкое снижение объемов речных перевозок в последнее десятилетие прошлого века:

- падение объемов производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции в период экономического спада российской экономики в 90-е годы, в том числе резкий спад объемов промышленного и жилищного строительства, разрыв сложившихся производственно-хозяйственных связей, разрушение традиционных транспортных схем доставки грузов речным транспортом, в том числе в смешанном сообщении;

- снижение конкурентоспособности речных перевозок из-за ухудшения инфраструктуры внутренних водных путей, увеличения порожних пробегов, роста цен на топливо, оттока квалифицированных кадров из отрасли и др.

- высокий износ речного транспортного флота, низкие объемы судостроения (в основном, строились суда смешанного «река-море» плавания, в том числе на зарубежных верфях);

- более динамичное развитие наземных видов транспорта, а также ввод трубопроводов, и «выпадение» речных маршрутов из логистических цепей доставки грузов.

Объемы перевозок внутренним водным транспортом за период 1989 - 2012 годов уменьшились по видам грузов: строительных - в 5 раз, в том числе песка собственной добычи - в 8 раз, нефтепродуктов наливом - в 2 раза, леса в

³ Включая объем заграничных перевозок грузов судами смешанного река-море плавания

плотах - в 14 раз, каменного угля, зерна, лесных грузов в судах – в 5 раз, химических и минеральных удобрений - в 4 раза.

Начиная с 2000 года наметилась положительная динамика в развитии грузовых перевозок внутренним водным транспортом: с 2000 по 2008 годы объем перевозок увеличился в 1,5 раза и составил 150,9 млн. тонн. Однако под влиянием мирового финансового кризиса и последовавшей за ним экономической рецессии произошло падение объемов речных перевозок в 2009 году до 97,7 млн. тонн, что составило 65 % от уровня 2008 года, по сравнению с 1989 годом объемы речных перевозок снизились почти в 6 раз.

Объемы перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в 2000 - 2012 годах приведены в Приложении 1.

В 2012 году, несмотря на рост грузовой базы, объёмы перевозок внутренним водным транспортом не превысили докризисного уровня, что свидетельствует о снижении конкурентоспособности этого вида транспорта и необходимости эффективных управленческих решений по его модернизации.

Более 70 % в объеме речных перевозок составляют низкорентабельные грузы. Объем внешнеторговых грузов, перевозимых по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части России – нефтепродуктов, леса, металла, удобрений и других высокотарифицируемых грузов, составил в 2012 году 36,3 млн. тонн или 40% от общего объема перевозок, при этом грузы в контейнерах практически отсутствуют, а объем транзитных перевозок - всего 1,5 млн. тонн.

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом за период с 1980 года по 2012 год снизился в 7,4 раза - с 103 до 13 млн. чел. при резком падении к концу 90-х годов прошлого века. В то же время в ряде регионов России сохраняется значимая роль внутреннего водного транспорта в транспортном обслуживании населения, прежде всего в регионах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, например в Амурской области 84% населения пользуются услугами этого вида транспорта, Архангельской области - 77%, Хабаровском крае - 55%, Республике Коми - 47%, Республике Саха -

26%, Ханты-Мансийском автономном округе - 26%, а в Волгоградской, Ярославской и Самарской областях этот показатель составляет, соответственно, 45%, 42% и 30%. Однако стабильное обеспечение перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на социально - значимых маршрутах требует поддержки органов государственного управления, прежде всего на региональном уровне.

Практически не реализуются потенциальные возможности речного транспорта для перевозки пассажиров в условиях перегруженности автомобильных дорог в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Объемы туристических перевозок по внутренним водным путям в течение последних шести лет стабилизировались и составляют 400-450 тыс. чел. в год⁴.

Несмотря на относительно низкий уровень аварийности на внутреннем водном транспорте по сравнению с другими видами транспорта, задача обеспечения транспортной безопасности, особенно при перевозке пассажиров, является приоритетной. Введение с 2015 года нового технического регламента, ужесточающего требования к судам, перевозящим по внутренним водным путям нефть и нефтепродукты, приведет к необходимости вывода из эксплуатации 228 ед. самоходных и 330 ед. несамоходных судов.

К 2015 году должен быть решен вопрос о модернизации либо замене 195 самоходных и 23 несамоходных судов, не соответствующих требованиям конвенции MARPOL.

Ослабление конкурентной позиции внутреннего водного транспорта во многом обусловлено снижением производственного потенциала отрасли.

За период 1985 – 2011 годов существенно ухудшились показатели, характеризующие качество судоходных условий на внутренних водных путях России:

- сократилась протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов: в навигацию 2012 года по

⁴ В 2011 году произошло снижение объемов как негативный отклик на аварию т/х Булгария.

сравнению с 1991 годом - с 67,0 тыс. км до 48,4 тыс. км или на 28%, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 9,8 тыс. км, гарантированные глубины судовых ходов были снижены на 27,5 тыс. км водных путей, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 19,7 тыс. км или на 50% водных путей с гарантированными габаритами. К настоящему времени лишь около 1/3 внутренних водных путей сохранили значения гарантированных габаритов судового хода на уровне 1991 года;

- имеются существенные инфраструктурные ограничения судоходства на магистральных водных путях, прежде всего Единой глубоководной системы европейской части России (ЕГС), где протяженность участков с глубинами менее 4 метров на сегодняшний день составляет 1756 км, то есть около 25% от всей протяженности водных путей глубоководной системы. Критически лимитирующими участками на ЕГС, существенно ограничивающими ее пропускную способность, являются: Нижне-Свирский шлюз, Нижегородский участок в районе пос. Городец, участок р. Дон ниже Кочетовского гидроузла. В 2008 году введена в эксплуатацию вторая нитка шлюза Кочетовского гидроузла, что позволило увеличить пропускную способность водных путей на участке Азов – Волгоград на 7,3 млн. тонн грузов в год;

- ухудшилось техническое состояние судоходных гидротехнических сооружений: в настоящее время только 58 сооружений (или 17,3% от общего количества сооружений, подлежащих декларированию) имеют нормальный уровень безопасности, а 61 сооружение (22,2%) – неудовлетворительный и опасный уровень. В период 2008-2011 годов реализация комплекса мероприятий позволила повысить количество сооружений с нормальным уровнем безопасности на 7 единиц, сократить число объектов с неудовлетворительным и опасным уровнем на 38 единиц;

- в неудовлетворительном состоянии находится и практически не обновляется основная производственная база путевого хозяйства: технический и обслуживающий флот, навигационное оборудование внутренних водных путей. По состоянию на 1 января 2012 года на балансе АБВВП числилось 2700

ед. судов технического и обслуживающего флота, из них годных к эксплуатации - 2254 ед. Из общего количества земснарядов, годных к эксплуатации, 73% имеют возраст более 26 лет, 22% - свыше 40 лет, возраст 83% обстановочных судов составляет более 26 лет.

Наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации приводит к существенному снижению провозной способности флота из-за уменьшения загрузки судов, ограничения скорости прохождения отдельных участков, значительных простоев в ожидании шлюзования (например, в пос. Городец ожидание может длиться до 3 суток, а увеличение времени прохождения участка Череповец - Санкт-Петербург может составлять до 5 - 6 суток).

Из-за недостаточных гарантированных габаритов судового хода потери грузоподъемности судов, эксплуатирующихся в водных бассейнах Сибири и Дальнего Востока в период маловодья могут достигать 30%.

Средний возраст грузового флота составляет 32 года, пассажирского – 33 года, круизного - 41 год, при этом более 75% самоходных грузовых судов и буксиров имеют возраст свыше 25 лет. За последние пять лет выбытие грузового флота превышало ввод новых судов в 20 раз.

Высокая стоимость постройки судов при относительно низкой рентабельности судоходного бизнеса (в среднем 4-5%) вследствие ограниченного периода навигации, снижения эффективности эксплуатации флота из-за инфраструктурных ограничений, роста цен на топливо (цены на дизельное топливо за последние три года выросли почти на 70%), неопределенности тенденций развития грузовой базы обуславливает длительные сроки окупаемости инвестиций в строительство грузового флота - более 12 лет, пассажирского – более 25 лет.

Общее количество причалов в речных портах составляет 642 единицы протяженностью 82,6 тыс. погонных метров. Большинство портовых сооружений введено в эксплуатацию более 35 лет назад, большинство из них

находится в удовлетворительном техническом состоянии, хотя многие требуют проведения капитального ремонта.

Существующий организационно-правовой механизм, регулирующий управление причальными стенками, не в полной мере отвечает запросам участников отрасли и государства. В рамках приватизации продажа причальных стенок по балансовой стоимости невозможна, а предлагаемая инвесторам приватизационная стоимость делает их покупку экономически нецелесообразной.

Средний возраст кранового оборудования составляет 30 лет. Доля кранов старше нормативного срока службы (25 лет) оценивается в 70-80% парка. Оборудование для перегрузки 20-футовых контейнеров имеется лишь в 14 речных портах европейской части России, 40-футовых – в Череповецком речном порту, Северном и Южном портах Москвы.

Мультимодальные перевозки с участием внутреннего водного транспорта не получили развития, в настоящее время в портах России перегружается не более 6 млн. т грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

К основным проблемам кадрового обеспечения внутреннего водного транспорта относятся: дефицит работников определенных специальностей и рабочих профессий, относительно высокая текучесть кадров, низкая социальная защищенность работников в части представления ведомственного жилья и уровня заработной платы, старение и выбытие по возрасту опытных работников отраслевых организаций, отставание материальной базы (учебно-лабораторной, тренажерной) отраслевых образовательных учреждений от международных требований.

Таким образом, системными проблемами внутреннего водного транспорта России являются:

- негативная устойчивая тенденция снижения его роли в транспортной системе страны, резкое падение объемов перевозок по сравнению с концом 90-х годов прошлого века;

- снижение производственного потенциала, в том числе ухудшение качественных параметров внутренних водных путей, технического состояния судоходных гидротехнических сооружений, наличие «узких мест» на водных трассах международного значения, неблагоприятный возрастной состав транспортного флота и портового оборудования;

- низкая инвестиционная привлекательность и конкурентоспособность предприятий отрасли;

- недостаточный уровень доступности и качества транспортных услуг для снабжения регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт нередко является безальтернативным и жизнеобеспечивающим;

- стабильное снижение объемов перевозок пассажиров внутренним водным транспортом, в том числе на социально - значимых маршрутах;

- слабое использование потенциала внутренних водных путей для перевозок внешнеторговых грузов и транзита.

В условиях ограниченной пропускной способности автомобильных и железных дорог наиболее полная реализации потенциальной пропускной способности внутренних водных путей, прежде всего Единой глубоководной системы Европейской части России, могла бы стать существенным фактором снижения расходов на инфраструктуру, уменьшения транспортной составляющей в цене товаров и улучшения экологии регионов европейской части страны.

Протяженность «узких мест» на железнодорожном транспорте за последние четыре года возросла на 20% и составила в 2012 году 7,6 тыс. км - более 16 % протяженности основных железнодорожных направлений. Следует также учитывать высокую сезонную перегруженность железных дорог с мая по сентябрь, которая влечет серьезные задержки в доставке товаров. Увеличение объемов перевозки металла, минерально-строительных и других грузов в этот период составляет 20 - 25%.

В то же время четверть автомагистралей федерального значения работает в режиме перегрузок. Например, в Приволжском федеральном округе доля протяженности дорог с загрузкой выше нормативной составляет: в Чувашии – 71%, Нижегородской области – 66%, Татарстане – 59%, Марий-Эл – 54%, Удмуртии – 47%, Самарской области – 38%, а общая протяженность таких автодорог равна 1695 км. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15 % автомобильный парк вырос более чем в 1,7 раза.

Росту грузонапряженности автомобильных дорог способствовало переключение части грузопотоков с внутреннего водного на автомобильный транспорт, о чем свидетельствует повышение в два раза среднего расстояния перевозки грузов автомобильным транспортом за последние 20 лет.

Развитие речных перевозок – важный фактор снижения совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли, поскольку удельные показатели по выбросам CO₂ на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5% от выбросов на автомобильном и 20% на железнодорожном транспорте, а уровень аварийности (в денежной оценке) ниже, соответственно, в 14 и 2 раза. Общее количество вредных веществ, ежегодно выбрасываемых автомобилями в России, превышает цифру в 20 млн. т. Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80 % общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 %.

Стратегическими преимуществами внутреннего водного транспорта также являются низкая себестоимость перевозок массовых грузов, возможность перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы, высокий уровень энергоэффективности, низкие издержки на развитие и содержание инфраструктуры пути, возможность экономии затрат на складирование грузов, способность доставлять грузы в районы, которые не доступны для других видов транспорта и др.

Так, удельный расход топлива при эксплуатации транспортных средств на внутреннем водном транспорте составляет 25% и 53% от уровня этого показателя, соответственно, на автомобильном и железнодорожном транспорте. Соотношение удельных расходов бюджета на содержание и развитие инфраструктуры внутренних водных путей и автомобильных дорог в среднем по текущим затратам - 1 : 22, по капитальным – 1:7.

Переключение релевантных грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт возможно на основе повышения его конкурентоспособности по отношению к другим видам транспорта при реализации комплекса мер, направленных на восстановление инфраструктуры внутренних водных путей, портов, обновление транспортного флота, создание сети мультимодальных логистических центров, снижение фискальной нагрузки и совершенствование нормативно-правовой базы.

II. ПРОГНОЗ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ И СЦЕНАРНЫЕ ВАРИАНТЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В основу разработки долгосрочного прогноза роста грузовой базы внутреннего водного транспорта положены параметры развития транспортного комплекса в долгосрочном периоде по двум потенциальным сценариям развития экономики: инновационному (базовому) и консервативному (энерго-сырьевому) в соответствии с прогнозом Минэкономразвития России. Рост грузовой базы по консервативному сценарию снижен относительно инновационного сценария по всем отраслям экономики пропорционально произошедшему снижению прогноза роста валового внутреннего продукта Российской Федерации на 2013 год (до 2,4%). При этом в качестве отдельных сегментов при прогнозировании выделены контейнерные и транзитные грузопотоки.

Рост грузовой базы связан с изменением объемов производства продукции, перевозимой внутренним водным, автомобильным и железнодорожным видами транспорта. Изменение объемов производства определялось исходя из государственных программ и стратегий для соответствующих отраслей народного хозяйства, данных, опубликованных профильными министерствами, с использованием моделей развития рынков для типов грузов, для которых отсутствовали государственные программы. Для прогнозирования грузовой базы (по видам транспорта) использовались дифференцированные коэффициенты среднегодовых темпов роста (CAGR) в среднесрочном и долгосрочном периодах и корректировочные региональные коэффициенты для регионов отправления грузов внутренним водным и железнодорожным транспортом.

Прогнозируемый прирост грузовой базы внутреннего водного транспорта за счет роста экономики («органический рост») может составить к 2030 году 112 млн. тонн при реализации инновационного сценария развития экономики и 52 млн. тонн при консервативном сценарии.

Прогноз переключения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт выполнялся по отдельным сегментам: грузопотоки на автомобильном транспорте (без контейнеров); грузопотоки на железнодорожном транспорте (без контейнеров, транзита, экспортных грузопотоков, тяготеющих к переходу на суда смешанного плавания); экспортные грузопотоки на железнодорожном транспорте, тяготеющие к переходу на суда смешанного "река-море" плавания. Результаты моделирования перспективных грузопотоков корректировались с учетом экспертных оценок судовладельцев и грузоотправителей о вероятности и условиях такого переключения, а также улучшения качественных параметров внутренних водных путей в период 2014-2030 годов.

Основными параметрами, определяющими возможность переключения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт в регионах тяготения грузов к внутренним водным путям, являются: род груза, стоимость перевозки (с учетом дополнительной перевалки груза при использовании речного транспорта), партионность отправки, сезонность.

Результаты моделирования грузопотоков, тяготеющих к внутренним водным путям, по релевантной номенклатуре грузов, исходя из уровня тарифных ставок и расстоянию перевозки, показывают, что стоимость перевозки внутренним водным транспортом становится ниже стоимости перевозки автомобильным на расстоянии 200-300 км для сухогрузов и порядка 600км для нефтепродуктов. Наиболее высокий уровень конкурентоспособности речных перевозок по сравнению с железнодорожными достигается при доставке металла и металлических изделий на расстояние более 200 км, агропромышленных грузов – более 250 км, нефти – более 700 км.

Прогноз переключения грузопотоков с автомобильного на внутренний водный транспорт (за исключением контейнеров) с учетом органического роста выполнен на основе обработки данных по межрегиональному обмену по видам грузов, потенциально тяготеющих к перевозке по внутренним водным путям, с учетом партионности и периодичности поставок, расстояния перевозки, периода навигации, на основе сравнения стоимости перевозки автомобильным

и внутренним водным транспортом (с учетом дополнительной перевалки и подвоза груза до порта).

При инновационном сценарии развития экономики потенциал переключения грузопотоков с автомобильного на внутренний водный транспорт может составить 8,7 млн. тонн к 2030 году, при консервативном сценарии – 5,2 млн. тонн, из них почти 90% составляют строительные грузы.

Прогнозирование объемов переключения на внутренний водный транспорт грузопотоков с железнодорожного транспорта (без учета контейнерного, транзитного и экспортного потоков) с учетом органического роста выполнено на основе обработки информационной базы данных об отправлениях грузов железнодорожным транспортом «point to point» по релевантным грузам с учетом партионности отправок, расстояния перевозки, сезонности, на основе сравнения стоимости перевозки грузов железнодорожным и внутренним водным транспортом (с учетом дополнительной перевалки и подвоза груза до порта).

При инновационном сценарии развития экономики потенциал переключения грузопотоков с железнодорожного на внутренний водный транспорт составляет 14 млн. тонн к 2030 году, при консервативном сценарии – 6 млн. тонн, из них наибольшую долю занимают металлы и нефтепродукты.

Прогноз потенциальных объемов переключения на внутренний водный транспорт экспортных потоков с железнодорожного транспорта (с учетом органического роста), тяготеющих к переходу на суда смешанного "река-море" плавания, показывает, что при инновационном сценарии развития экономики объем переключения может составить 7,4 млн. тонн к 2030 году, из которых 85-87% - нефтепродукты, 5% - химические грузы, включая удобрения, 2% - металлы, а также уголь, агрогрузы, лес. При консервативном сценарии потенциал переключения оценивается в объеме 1,0 млн. тонн.

Контейнеры, прибывающие в Российскую Федерацию и отправляемые из страны морским транспортом, обладают достаточно высоким потенциалом к перевозке внутренним водным транспортом внутри страны. Для определения

потенциальных объемов переключения контейнеров с автомобильного на речной транспорт, выполнен анализ текущего контейнерного оборота в морских портах Балтийского (кроме Калининграда) и Азово-Черноморского бассейнов и спрогнозирован его рост в среднесрочном и долгосрочном периодах в зависимости от объемов импорта и розничных продаж в регионах Российской Федерации, которые были сгруппированы по тяготению к различным морским бассейнам и мультимодальным логистическим центрам, расположенным на внутренних водных путях.

При инновационном сценарии потенциал перехода контейнерных перевозок с автомобильного на внутренний водный транспорт может составить до 14,0 млн. тонн к 2030 году при условии реализации комплекса мер, направленных на создание условий для такого переключения. При этом доля внутреннего водного транспорта в контейнерном потоке между морскими портами Балтийского и Азово-Черноморского бассейнов и регионами Единой глубоководной системы европейской части России может составить до 9%. При консервативном сценарии потенциальный объем перевозок контейнеров по внутренним водным путям составляет 1,9 млн. тонн к 2030 году.

Рост объемов транзитных перевозок по внутренним водным путям определялся исходя из роста валового внутреннего продукта прикаспийских экономик и увеличения доли внешней торговли в валовом внутреннем продукте этих стран, а также оценки потенциального дополнительного объема транзитных перевозок при переключении с железнодорожного на внутренний водный транспорт. Объем транзитных перевозок по внутренним водным путям России может составить до 6,3 млн. тонн к 2030 году.

Таким образом, консолидированный рост грузовой базы внутреннего водного транспорта при реализации инновационного сценария развития экономики может составить до 298 млн. тонн к 2030 году, при консервативном сценарии – до 205 млн. тонн, то есть, соответственно, в 2,1 раза и 1,4 раза по сравнению с 2012 годом.

Наибольший потенциал роста грузовой базы, в том числе за счет переключения грузопотоков с наземных видов транспорта, имеется в бассейнах Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации - до 228 млн. тонн (в 2,2 раза) в инновационном сценарии и до 151 млн. тонн (в 1,5 раза) в консервативном к 2030 году.

Прогнозируемый рост грузовой базы в восточных бассейнах составляет в инновационном сценарии до 70 млн. тонн (в 2,4 раза), в консервативном сценарии - до 54 млн. тонн (в 1,82 раза) к 2030 году.

Основным препятствием динамичного роста объемов перевозок по внутренним водным путям Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации является ограниченная пропускная способность Волго-Донского и Волго-Балтийского водных путей – немногим более 14 млн. тонн, в том числе пропускная способность Нижне-Свирского шлюза Волго-Балта – порядка 13 млн. тонн. Пропускная способность Волго-Донского водного пути практически исчерпана, прогнозируемый рост грузопотоков уже в ближайшие два-три года превысит пропускную способность Волго-Балтийского водного пути. Поэтому в рамках инновационного сценария заложены два варианта развития инфраструктуры:

- оптимистический, который предусматривает реализацию проектов строительства вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути (2014-2020 годы, в том числе строительство с 2016 года, ввод в эксплуатацию в 2020 году) и Волго-Балтийского водного пути (2018-2025 годы, в том числе строительство с 2020 по 2024 годы, ввод в эксплуатацию в 2025 году);
- пессимистический, который не предусматривает реализацию данных проектов.

В обоих вариантах инновационного сценария и консервативном сценарии предусматривается осуществление в полном объеме проектов развития инфраструктуры внутренних водных путей, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

Такой концептуальный подход соответствует принципу опережающего развития транспортной инфраструктуры для обеспечения прогнозируемых

темпов социально-экономического развития страны.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами обоснованы объемы перевозок грузов внутренним водным транспортом на период до 2030 года, которые приведены в приложении № 2 с дифференциацией по сегментам: органический рост, переключение грузопотоков с автомобильного транспорта (без контейнеров); переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта (без контейнеров, транзита, экспортных грузопотоков, тяготеющих к переходу на суда смешанного плавания); переключение экспортных грузопотоков с железнодорожного транспорта, тяготеющих к переходу на суда смешанного "река-море" плавания, контейнерные перевозки, транзит.

Основные направления переключения грузопотоков в инновационном сценарии до 2030 года с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт в период навигации в Европейской части России:

- с автомобильного транспорта: Санкт-Петербург – Рязань (строительные грузы, 1,3 млн. тонн), Котлас – Архангельск (лесные грузы, 170 тыс. тонн), Волгодонск – Азов, Волгодонск – Санкт-Петербург (агропромышленные грузы, 130 тыс. тонн).

- с железнодорожного транспорта: Астрахань – Усть-Донецкий, Астрахань – Азов, Астрахань – Санкт-Петербург (металлы, 2 млн. тонн), Пермь – Москва, Пермь – Азов, Пермь – Санкт-Петербург (металлы, 800 тыс. тонн), Москва – Череповец, Москва – Муром (металлы, 650 тыс. тонн), Череповец – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Череповец (металлы, 600 тыс. тонн), Астрахань - Санкт-Петербург, Тольятти - Санкт-Петербург, Н. Новгород - Санкт-Петербург, Пермь - Санкт-Петербург, Волгоград - Санкт-Петербург, Чебоксары - Санкт-Петербург (нефтепродукты, 1 млн. тонн), Камбарка – Тверь, Пермь – Тверь (нефтепродукты, 350 млн. тонн);

- с железнодорожного транспорта на суда «река-море»; Н.Новгород – Санкт-Петербург (нефтепродукты, 1,9 млн. тонн), Пермь – Санкт-Петербург (нефтепродукты, 1 млн. тонн), Камбарка - Санкт-Петербург (нефтепродукты,

450 тыс. тонн), Волгоград – Ростов-на-Дону (нефтепродукты, 840 млн. тонн, Саратов – Ростов-на-Дону (нефтепродукты, 500 тыс. тонн);

- переход контейнеров с автомобильного транспорта: устье р. Невы – порт Дмитров (7,3 млн. тонн), Казань – устье р. Невы (4,0 млн. тонн), порт Дмитров – устье р. Невы (1,2 млн. тонн), Казань – устье р. Дон (680 млн. тонн), Устье р. Нева – Казань (600 млн. тонн), Устье р. Дон – Казань (270 млн. тонн).

Основные направления переключения грузопотоков до 2030 года с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт в период навигации в восточных бассейнах:

- с автомобильного транспорта: Сургут – Сергинск (строительные грузы, 1,7 млн. тонн), Сургут – Нижневартовск (строительные грузы, 1 млн. тонн), Тюмень – Тобольск, Тобольск – Тюмень (строительные грузы, 900 тыс. тонн), Сургут – Тобольск (300 тыс. тонн), Сургут – Сергинск (нефтепродукты, 1,7 млн. тонн), Тюмень – Тобольск (нефтепродукты, 400 тыс. тонн), Нижневартовск – Сургут (нефтепродукты, 100 тыс. тонн).

Инновационный сценарий принимается в качестве целевого для долгосрочной государственной транспортной политики в сфере внутреннего водного транспорта, поскольку в наиболее полной мере позволяет решить обозначенные выше системные социально-экономические проблемы.

III. ЦЕЛИ И ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Главные целевые ориентиры развития транспортной системы страны определены в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (проект). Исходя из стратегических приоритетов и целей Транспортной стратегии основываясь на анализе и обобщении современного состояния, проблем и возможностей развития внутреннего водного транспорта как структурного элемента транспортной системы России, определены цели, задачи и целевые индикаторы его развития.

Цель 1. Обеспечение приоритетного использования внутреннего водного транспорта в транспортной системе России.

Достижение этой цели позволит обеспечить повышение сбалансированности транспортной системы страны; снижение удельных транспортных издержек в цене конечной продукции за счет оптимизации транспортно-технологических схем доставки грузов с учетом перераспределения части грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт; снижение совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли; повышение производительности труда работников внутреннего водного транспорта; рост валового внутреннего продукта за счет стимулирования развития смежных отраслей экономики, прежде всего судостроения, металлургии, приборостроения, топливно-энергетического и строительного комплексов; социальное развитие и укрепление связей между регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте; вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей; ускорение социально-экономического развития регионов и субъектов РФ, особенно Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, повышение занятости населения.

Индикаторы по цели 1:

- доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом;
- доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта;
- количество три-модальных терминалов;
- рост производительности труда.

Индикаторы отражают ожидаемые системные изменения, связанные с реализацией мер государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта, направленные на повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности отрасли, рентабельности перевозок и перегрузочных работ за счет привлечения высокотарифицируемых грузов, в том числе контейнеров, развития смешанных перевозок с участием внутреннего водного транспорта, роста объемов экспортных и транзитных перевозок грузов по внутренним водным путям.

Цель 2. Создание условий для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт.

Достижение данной цели позволит обеспечить наиболее полное использование потенциальных возможностей внутренних водных путей Российской Федерации для снижения грузонапряженности автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов, восстановление и развитие отраслевого производственного потенциала, улучшение качественных параметров внутренних водных путей, в том числе в восточных бассейнах, ликвидацию «узких мест» и существенный рост пропускной способности Единой глубоководной системы европейской части России, динамичное обновление грузового и пассажирского флота, развитие портовых мощностей и строительство логистических терминалов, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Индикаторы по цели 2:

- доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России;

- протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов;

- доля эксплуатируемых причальных стенок в нормативном техническом состоянии;

- прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов.

Индикаторы отражают уровень сбалансированности, надежности и технического состояния инфраструктуры внутреннего водного транспорта, наличие возможностей и резервов для роста грузопотока по внутренним водным путям, условий для эффективной эксплуатации флота.

Цель 3. Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта.

Достижение данной цели позволит создать современный транспортный флот, соответствующий структуре перевозимых грузов и параметрам внутренних водных путей, международным и российским стандартам безопасности судоходства, энергоэффективности и экологичности, обеспечить мощный импульс для развития отечественного судостроения, создать условия для развития речных туристических перевозок.

Индикаторы по цели 3:

- средний возраст грузового флота;

- средний возраст круизного флота;

- общая грузоподъемность флота;

- общая пассажироместимость круизного флота;

- доля грузоподъемности новых речных судов, построенных на отечественных верфях, от общей грузоподъемности новых речных судов, регистрируемых под Российским флагом;

- средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы.

Индикаторы отражают конкурентоспособность и темпы обновления грузового и круизного флота в прогнозируемом периоде, потенциальную провозную способность (пассажировместимость), развитие отечественного судостроения, снижение уровня энергоемкости внутреннего водного транспорта до уровня показателей передовых стран.

Цель 4. Обеспечение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей.

Достижение данной цели позволит полностью удовлетворить потребности экономики страны в услугах внутреннего водного транспорта, в том числе обеспечить социально значимые грузоперевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России. Государственная поддержка контейнерных перевозок внутренним водным транспортом позволит снизить грузонапряженность автомобильных трасс и уменьшить отрицательное экологическое воздействие от эксплуатации большегрузных автотранспортных средств. Снятие инфраструктурных ограничений на Единой глубоководной системе европейской части России обеспечит рост перевозок, в том числе внешнеторговых и транзитных грузов, ускорение времени и снижение стоимости доставки товаров.

Индикаторы по цели 4:

- количество контейнерных линий;
- объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;
- объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям.

Индикаторы отражают уровень доступности услуг внутреннего водного транспорта по перевозке грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности как безальтернативного и жизнеобеспечивающего, расширение сферы услуг внутреннего водного транспорта при перевозке контейнеров и

внешнеторговых грузов за счет повышения конкурентоспособности речных перевозок.

Цель 5. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров.

Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках грузов внутренним водным транспортом, обеспечение ценовой доступности услуг внутреннего водного транспорта, имеющих социальную значимость, доступности услуг для граждан с ограниченными возможностями.

Прежде всего, в рамках данной цели предполагается обеспечить перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири и Дальнего Востока, где он является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, в том числе скоростных линий. Предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского водного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Индикаторы по цели 5:

- средний возраст пассажирского флота;
- объем перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;
- количество построенных/реконструированных причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок.

Индикаторы отражают основные характеристики уровня доступности и качества транспортных услуг внутреннего водного транспорта для населения, прежде всего на социально значимых маршрутах.

Цель 6. Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте.

Реализация этой цели позволит обеспечить уровень безопасности судоходства, соответствующий международным и национальным требованиям; достичь безопасного уровня функционирования объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, повысить их защищенность от

противоправных действий, в том числе террористической направленности; обеспечить более высокий уровень безопасности перевозок грузов, требующих особых условий, и развитие системы профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления); обеспечить потребность внутреннего транспорта в специалистах с высоким уровнем профессиональной подготовки, прежде всего плавсостава.

Индикаторы по цели 6:

- снижение количества происшествий на единицу транспортных средств;
- доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности.

Перечень и значения индикаторов по годам прогнозируемого периода, отражающих достижение поставленных целей, приведены в приложении № 3.

IV. ЗАДАЧИ И МЕРОПРИЯТИЯ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ДОСТИЖЕНИЕ ДОЛГОСРОЧНЫХ ЦЕЛЕЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1. Обеспечение приоритетного использования внутреннего водного транспорта в транспортной системе России

Основными задачами, обеспечивающими приоритетное использование внутреннего водного транспорта в транспортной системе России являются:

- разработка мер по переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт;
- обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом;
- создание три-модальных логистических центров;
- создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях.

Для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт предусматривается реализация комплекса мер организационно-правового регулирования:

- разработка мер нормативно-правового и финансового регулирования, направленных на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом;
- разработка и реализация мер по увеличению фискальной нагрузки на автоперевозчиков, перевозящих грузы, потенциально тяготеющие к внутреннему водному транспорту;
- разработка и реализация системы мер по продвижению перевозок с участием внутреннего водного транспорта в среде профессионалов рынка транспортно-логистических услуг и грузоотправителей.

Реализация комплекса мер позволит создать механизм государственной поддержки переключения массовых грузов с наземных видов транспорта, прежде всего автомобильного, на внутренний водный, что приведет к снижению грузонапряженности наземных магистралей, сокращению времени

непроизводительных простоев транспортных средств, повышению скорости доставки грузов, снижению аварийности на автодорогах и улучшению экологии регионов.

Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов и пассажиров внутренним водным транспортом достигается за счет:

- освобождение судовладельцев от уплаты акциза на топливо, используемого речными судами;
- поддержания регулирования портовых сборов и тарифов на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность внутреннего водного транспорта;
- совершенствование тарифной политики, предусматривающей сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка – от демпинговых тарифов;
- введения льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний.

Сбалансированная тарифная политика и меры государственной поддержки судовладельцев позволят повысить уровень рентабельности речных перевозок и создать условия для обновления транспортного флота.

Создание три-модальных логистических центров – необходимое условие для оптимизации распределения грузопотоков между наземными видами транспорта и внутренним водным транспортом, развития смешанных перевозок, формирования новых логистических цепочек доставки грузов с участием речного транспорта. Для этого необходима разработка механизма государственной поддержки проектов создания и развития три-модальных терминалов с использованием механизма государственно-частного партнерства.

Создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях предполагает развитие промышленных кластеров, ориентированных на перевозку производимой продукции и сырья речным транспортом.

Приоритетное использование внутреннего водного транспорта в транспортной системе России обеспечит оптимизацию затрат на развитие

транспортной инфраструктуры при удовлетворении растущего спроса на перевозки, будет способствовать улучшению экологии регионов, созданию резервов пропускной способности наземных коммуникаций, снижению транспортной составляющей в цене товаров.

2. Создание условий для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт

Для создания условий для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт должны быть решены следующие основные задачи:

- повышение пропускной способности внутренних водных путей;
- развитие портовой инфраструктуры;
- совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Повышение пропускной способности внутренних водных путей, прежде всего Единой глубоководной системы Российской Федерации, - необходимое и основное условие роста объемов перевозок внутренним водным транспортом. Наличие лимитирующих участков и ухудшение качественных параметров внутренних водных путей явились основными факторами ослабления его конкурентной позиции в транспортной системе страны за последние 25 лет.

Для решения этой задачи необходимо осуществление следующих мероприятий:

- улучшение качественных параметров внутренних водных путей;
- переход до 2018 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации;
- реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России;

- осуществление стратегических инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей;

- обновление судов технического флота.

Мероприятия по улучшению качественных параметров внутренних водных путей предусматривают увеличение гарантированных габаритов судовых ходов на водных путях общей протяженностью 27,5 тыс. км до параметров, обеспечивающих полную загрузку транспортного флота, увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой и отражательной обстановкой на 18,6 тыс. км для обеспечения роста объемов транспортных услуг, в том числе за счет переключения грузопотоков с наземных видов транспорта.

Базовой предпосылкой для восстановления и поддержания утраченных габаритов внутренних водных путей, а также создания нормальных инфраструктурных условий для эксплуатации транспортного флота при высоких прогнозных темпах роста грузопотоков, является переход до 2018 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации.

Для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России предусматривается строительство:

- второй нитки Нижне-Свирского шлюза Волго-Балта;

- Нижегородского низконапорного гидроузла на участке р. Волги Городец-Нижний Новгород;

- строительство Багаевского гидроузла на р. Дон.

Описание проектов, сроки реализации, объем финансирования и стадия работ приведены в Приложении 4.

Важнейшими стратегическими проектами по увеличению пропускной способности Единой глубоководной системе европейской части России, предусмотренными в оптимистическом варианте инновационного сценария,

является строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей, лимит пропускной способности которых будет исчерпан уже к 2015 году. Отказ от реализации данных проектов явится барьером роста грузопотоков, прежде всего внешнеторговых и транзитных грузов.

Проектирование и строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути предусматривается в период 2014-2019 годов с вводом объекта в 2020 году. Реализация проекта позволит снизить высокую загруженность наземных магистралей на юге России, обеспечить увеличение транзитного потенциала внутренних водных путей в условиях роста экономик прикаспийских государств, а также сохранить накопленный потенциал строительного комплекса России, созданный при подготовке к зимней Олимпиаде 2014 года. Строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути явится базовым инфраструктурным условием для переключения контейнерного потока с Балтики. Для реализации проектов предполагается использовать механизм государственно-частного партнерства.

Реализация проектов позволит снять все инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации и явится катализатором динамичного развития экспортно-импортных и транзитных перевозок, в том числе в контейнерах.

Мероприятие по обновлению судов технического и обслуживающего флота направлено на решение проблемы высокого износа и среднего возраста судов. Будет построено 825 единиц флота, в том числе 70 земснарядов, 403 обстановочных судна, 34 промерных, 41 экологическое и 277 служебно-вспомогательных судов. Механизм реализации мероприятия предполагает прямое финансирование из федерального бюджета.

Развитие портовой инфраструктуры предполагает осуществление следующих мероприятий:

- реализация механизма эффективного содержания причальных стенок;

- обеспечение конкурентных ставок по кредитам на приобретение перегрузочной техники для речных портов;
- введение льготного периода по налогу на имущество по новой перегрузочной технике для речных портов;
- введение нулевой таможенной пошлины на перегрузочное оборудование для речных портов, не производимое в Российской Федерации.

Реализация механизма эффективного содержания причальных стенок предполагает создание системы контроля их технического состояния, рассмотрение целесообразности и возможности приватизации причальных стенок вне стратегических портов, составление реестра причальных стенок включающего данные о текущем техническом состоянии, собственнике и эксплуатационном статусе. Необходимо поддержание государством в требуемом техническом состоянии стратегически важных и перспективных причальных стенок, контроль за техническим состоянием частных причальных стенок, списание оставшихся.

Мероприятие по обеспечению конкурентных ставок по кредиту на приобретение перегрузочной техники для речных портов направлено на решение проблемы высокого морального и физического износа перегрузочного оборудования. Механизм реализации мероприятия предполагает субсидирование кредитной ставки при покупке нового перегрузочного оборудования.

Введение нулевой таможенной пошлины на перегрузочное оборудование для речных портов, не производимое в Российской Федерации, позволит повысить рентабельность перегрузочных работ и создать финансовую основу для обновления портовой техники.

Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса предполагает внедрение системы единых электронных транспортных документов, разработку и внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения речных и

морских грузовых и пассажирских перевозок (ИЭС ПОРТ).

Мероприятия направлены на упрощение документооборота, как для судовладельцев, так и для получателей и отправителей грузов. Механизм реализации мероприятий предполагает прямое государственное финансирование создания бесплатной системы электронных транспортных документов.

3. Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта

Для обеспечения роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта должны быть решены следующие основные задачи:

- обеспечение обновления и роста тоннажа флота;
- повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на внутреннем водном транспорте;
- создание условий для развития отечественного судостроения;
- развитие круизных перевозок.

Обеспечение обновления и роста тоннажа флота может быть достигнуто за счет реализации следующих мероприятий:

- обеспечение конкурентных условий кредитования и лизинга для обновления флота;
- поощрение обновления флота через программу утилизации по схеме "новое взамен старого";
- изменение тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;
- реализация схемы операционного лизинга судов, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;
- строительство 887 самоходных и 3231 несамоходного грузового судна внутреннего плавания, 1850 транспортных буксиров, в том числе мелкосидящих судов для восточных бассейнов, 698 судов смешанного река-

море плавания.

Мероприятие по обеспечению конкурентных условий по кредитованию и лизингу для обновления флота направлено на решение проблемы, связанной с неблагоприятной возрастной структурой флота, недостатком его провозной способности при потенциальном росте грузовой базы. Механизм реализации мероприятия предполагает субсидирование кредитной ставки/ставки по лизинговым платежам при покупке судна.

Необходимо пролонгирование действия постановления Правительства РФ от 22 мая 2008 г. № 383 для выведения из эксплуатации морально и технически устаревшего речного флота.

Мероприятие по поощрению обновления флота через программу утилизации "новое взамен старого" предполагает разработку и реализацию схемы предоставления судового утилизационного гранта - единовременной выплаты судоходной компании при условии утилизации старого судна и одновременном размещении заказа на российской верфи на строительство нового, отвечающего высоким экологическим требованиям судна. Реализация мероприятия позволит решить проблему вторичного рынка речных судов, повысить энергоэффективность, улучшить экологическую обстановку и безопасность судоходства.

Изменение тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности направлено на обеспечение необходимых условий осуществления этих перевозок в заданные сроки, в полном объеме, с нормативной рентабельностью.

Повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на внутреннем водном транспорте может быть обеспечено за счет реализации следующих мероприятий:

- оснащения судов внутреннего и смешанного река - море плавания аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, электронными картографическими системами. Поддержка оснащения транспортных судов навигационными системами;

- создание условий для внедрения инноваций, направленных на защиту окружающей среды и повышение энергоэффективности внутреннего водного транспорта;

- создание условий для ускоренной модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива;

- развитие услуг по комплексному обслуживанию судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов;

- развитие информационных систем управления движением судов на внутренних водных путях;

- создание электронных навигационных карт на боковых и малых реках.

Создание условий для развития отечественного судостроения предполагает осуществление следующих мероприятий:

- разработку и реализацию программы повышения качества и эффективности строительства речных судов на верфях Российской Федерации;

- субсидирование стоимости судовой стали, производимой в Российской Федерации, для судостроительных предприятий;

- разработку типовых проектов судов на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев.

Осуществление мероприятий позволит повысить конкурентоспособность российских судостроительных предприятий, снизить строительную стоимость судов, обеспечив строительство нового флота преимущественно на российских верфях.

Развитие круизных перевозок обеспечивается за счет реализации следующих мероприятий:

- обеспечение конкурентных условий кредитования и лизинга для обновления круизного флота на срок не менее 20 лет;

- строительство 55 круизных судов, в том числе пассажироместимостью 500 чел. – 31 ед., 300 чел. – 12 ед., 200 чел. – 12 ед.;

- строительство и реконструкция объектов инфраструктуры для приема и

обслуживания туристического флота (Жиганск, Соттинцы, Валаам, Дубна, Москва).

Мероприятие по обеспечению конкурентных условий кредитования и лизинга при приобретении новых круизных судов направлено на решение проблемы высокого среднего возраста туристического флота (около 43 лет) в условиях высоких сроков окупаемости строительства новых судов. Механизм реализации мероприятия предполагает субсидирование кредитной ставки/ставки по лизинговым платежам при покупке круизного судна.

Развитие объектов инфраструктуры для туристических перевозок будет способствовать повышению доступности, качества и безопасности предоставляемых услуг.

4. Обеспечение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей.

В целях обеспечения доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей должны быть решены следующие основные задачи:

- обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока;
- создание условий для переключения контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на внутренний водный транспорт;
- разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения.

Для решения задачи обеспечения доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока предусмотрены следующие мероприятия:

- создание механизма поддержки инициатив региональных органов исполнительной власти по развитию судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах Российской Федерации;

- улучшение параметров водных путей в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока.

Приоритетными по восстановлению утраченных габаритов водных путей в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока являются следующие участки: в Обском бассейне на р. Бия от устья до Барнаула, на реках Катунь и Томь, в Обь-Иртышском бассейне на участке р. Обь от п. Соснино до устья р. Иртыш, в Енисейском бассейне на участке р. Енисей от Красноярска до устья р. Ангара и от п. Ярцево до устья р. Подкаменная Тунгуска, в Ленском бассейне на участке р. Лена от Киренска до Быкова мыса, на р. Алдан от города Томмот до устья, на участке р. Колыма от Зырянки до Среднеколымска, в границах Беломорско-Онежского бассейна на р. Водла, в Северо-Двинском бассейне на участке Северо-Двинской шлюзованной системы.

Для создания условий по переключению контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на внутренний водный транспорт предусматривается субсидирование государством перевозок контейнеров внутренним водным транспортом, направленное на открытие новых контейнерных линий на внутренних водных путях и переключение контейнерного потока с других видов транспорта. Механизм реализации мероприятия предполагает государственное субсидирование каждого перевезенного контейнера внутренним водным транспортом в период с 2015 по 2018 годов. Рассматривались шесть основных возможных контейнерных направлений: устье р. Невы – порт Дмитров, устье р. Невы – Казань, устье р. Дон – Казань, порт Дмитров – устье р. Невы, Казань – устье р. Невы, Казань – устье р. Дон. В рамках данного мероприятия субсидируется дополнительная перевалка, возникающая из-за использования внутреннего водного транспорта по сравнению с другими видами транспорта, что позволит обеспечить конкурентоспособность этих перевозок по внутренним водным путям.

Разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения включает:

- обоснование комплекса мер, направленных на реализацию политики по открытию внутренних водных путей для захода судов под флагами иностранных государств;

- развитие контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север-Юг» внутренним водным транспортом;

- модернизация системы международных двусторонних соглашений о плавании по внутренним водным путям, в первую очередь в условиях открытия отдельных участков внутренних водных путей Российской Федерации для доступа судов под иностранным флагом.

Решение данной задачи будет способствовать созданию конкурентоспособных транспортных коридоров, роста внешнеторговых и транзитных перевозок по внутренним водным путям, в том числе в контейнерах.

5. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров

В целях обеспечения социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров должны быть решены следующие основные задачи:

- развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах;

- развитие внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в крупных городах, имеющих водные пути.

Для решения задачи развития перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах предусмотрена реализация следующих мероприятий:

- субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров;
- внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта понятия социально значимые перевозки;
- строительство (реконструкция) с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров в городах Москва, Санкт-Петербург, Елабуга, Ярославль, Болгары, Свияжск, Архангельск, Волгоград, Ижевск, Пермь, Тобольск, Якутск, Салехард, Хабаровск, Благовещенск, Нижнеленинское, Амурзет, Покровка;
- разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития речных пассажирских перевозок;
- участие субъектов Российской Федерации в финансировании строительства пассажирского флота.

Для развития внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в крупных городах, имеющих водные пути, предусмотрена разработка и реализация целевых программ.

Решение данной задачи позволит обеспечить доступность услуг внутреннего водного транспорта для категорий населения, нуждающихся в социальной поддержке, а также обеспечить социально значимые транспортные связи для удаленных и труднодоступных территорий, в том числе в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, а также в приравненных к ним местностях, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим.

6. Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте

Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте требует решения следующих основных задач:

- повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях;

- повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

- усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности;

- обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным.

Для решения задачи повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях предусматривается осуществление следующих мероприятий:

- разработка и реализация комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений, других объектов инфраструктуры и водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части России, Сибири и Дальнего востока;

- модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния;

- оснащение современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении в администрациях бассейнов внутренних водных путей;

- создание технологической связи и реконструкция лабораторий навигационной информации для создания электронных навигационных карт в 15 бассейнах внутренних водных путей.

Описание комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений и других объектов инфраструктуры водных бассейнов, сроки их реализации, стадии работ и объем финансирования приведены в Приложении 4.

Реализация задачи по повышению уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий, предполагает совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов

нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов речного транспорта.

Задача усиления государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности предполагает осуществление следующих мероприятий:

- обеспечения соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным;
- внесение в Правила Российского Речного Регистра и Технические регламенты обеспечения безопасности на морском и внутреннем водном транспорте контроль обязательств заказчиков строительства новых судов предусматривать возможность создания условий для перевозок инвалидов и маломобильных групп граждан;
- расширение использования экологически безопасных перегрузочных технологий;
- совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок.

Для решения задачи обеспечения потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным, предусмотрена реализация следующих основных мероприятий:

- повышение качества подготовки за счет модернизации и обновления учебно-лабораторного и тренажерного оборудования в соответствии с требованиями Международной конвенции ПДМВ и ФГОС;
- привлечение отраслевых предприятий к образовательному процессу на условиях государственно-частного партнерства, вложение инвестиций в образование будущего работника в рамках целевой контрактной подготовки;
- актуализация программ дополнительного профессионального образования (повышение квалификации) в части транспортной безопасности для соответствия подготовки членов экипажей требованиям нормативно-законодательных актов;

- повышение качества образования за счет внедрения инновационных технологий в обучение членов экипажей судов, в том числе разработка интерактивных учебников и учебных пособий;

- развитие материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий.

- заключение со студентами/курсантами договоров о целевом обучении, включающих обязательства организаций по обеспечению практикой и трудоустройству, и ответственность гражданина по исполнению договора, включая штрафные санкции за нарушение его условий.

Более подробный перечень мероприятий, направленных на сохранение и развитие кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров приведен в Приложении 5 в разделе общих обеспечивающих задач.

Основные мероприятия и меры государственной поддержки по направлениям развития внутреннего водного приведены в приложении № 5.

7. Общие обеспечивающие задачи реализации стратегии

Общие обеспечивающие задачи, направленные на достижение всех целей стратегии, включают:

- опережающее инновационное развитие научно-технической и технологической базы отрасли, формирование конкурентоспособного и эффективно функционирующего отраслевого сектора исследований и разработок;

- сохранение и развитие кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям;

- совершенствование нормативно-правовой базы в области внутреннего водного транспорта.

Для обеспечения ведущей роли отраслевого сектора исследований и разработок в научном обеспечении всех направлений стратегического развития внутреннего водного транспорта необходимо:

- создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта;

- совершенствование структуры, системы управления и финансирования отраслевой науки, интеграция науки и образования;

- осуществление системной интеграции ведущих вузов с научными организациями, отраслевыми НИИ и предприятиями на основе объединения кадровых и материально-технических ресурсов;

- обеспечение интеграции российского сектора исследований и разработок в международное научно-технологическое пространство;

- повышение кадрового потенциала научных исследований, развитие механизмов стимулирования научной и инновационной активности научно-педагогических работников;

- развитие инфраструктуры научных отраслевых исследований и разработок.

- сохранение и поддержка ведущих научных школ транспортного комплекса, воспроизводство и повышение качества кадрового потенциала, включая подготовку кадров высшей квалификации.

Решение поставленных задач требует реализации комплекса мероприятий по развитию и повышению эффективности научно-исследовательской деятельности, которые приведены в Приложении 5.

Исходя из целей и задач, определены основные направления научного обеспечения стратегии, ориентированные на создание и внедрение инновационных технических, технологических и управленческих решений, которые сгруппированы по видам НИР: фундаментальные поисковые, проблемно ориентированные и прикладные, которые представлены в Приложении 5.

Расчет потребности внутреннего водного транспорта в выпускниках образовательных учреждений по уровням образования ВПО, СПО, НПО и укрупненным группам специальностей показывает, что отрасль испытывает острый недостаток кадров рабочих специальностей, что в том числе связано с отсутствием контрольных цифр приема на программы НПО. Потребность внутреннего водного транспорта в специалистах с высшим и средним профессиональным образованием на сегодняшний день может быть в полном объеме восполнена за счет выпускников Росморречфлота.

Мероприятия и меры по сохранению и развитию кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям приведены в Приложении 5.

В Приложении 7 представлены предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере внутреннего водного транспорта.

V. СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Предусматривается три этапа реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта.

Первый этап (до 2018 года) будет связан с активным продвижением внутреннего водного транспорта и формированием базовых условий для наращивания грузовой базы. В этот период основными направлениями развития внутреннего водного транспорта являются: устранение ряда участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения, увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, реконструкция судоходных гидротехнических сооружений, реконструкция пассажирских вокзалов и улучшение качества обслуживания пассажиров, а также строительство грузового и пассажирского флота. Предусматривается принятие комплекса мер государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта.

Уже к 2015 году будет исчерпан лимит пропускной способности Волго-Балтийского водного пути, по завершению строительства второй нитки Нижне-Свирского шлюза в 2017 году она несколько возрастет (на 15-20 %). Окончание строительства Багаевского низконапорного гидроузла в 2018 году улучшит условия судоходства на Волго-Донском водном пути, пропускная способность которого уже практически исчерпана в настоящее время. В оптимистическом варианте инновационного сценария предусмотрено проектирование и строительство вторых ниток Волго-Донского судоходного канала в период 2014-2019 годов с вводом объекта в 2020 году.

Конец периода будет охарактеризован существенным возрастанием объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом, в том числе за счет переключения грузопотоков с наземных видов транспорта.

Второй этап (2019 - 2025 годы) будет ознаменован осуществлением крупных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутренних

водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации: вводом в эксплуатацию Багаевского низконапорного гидроузла в 2019 году и Нижегородского низконапорного гидроузла в 2021 году. При реализации оптимистического варианта инновационного сценария предусмотрено также открытие вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути в 2020 году, а также строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути в период 2020 - 2024 годов с вводом в эксплуатацию в 2025 году. Таким образом, окончание второго этапа в этом сценарии связано со снятием всех инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации и началом динамичного развития экспортно-импортных и транзитных перевозок, в том числе в контейнерах.

Реализация мер государственной поддержки российского судоходства и судостроения приведет к ускоренному обновлению грузового и пассажирского флота, повышению конкурентоспособности и рентабельности судоходного бизнеса.

Третий этап (2026 - 2030 годы) будет связан с кардинальным изменением позиции внутреннего водного транспорта в транспортной системе России как полноправного участника конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения.

Обеспечение устойчивого спроса на услуги организаций внутреннего водного транспорта в рамках единого транспортного пространства России, органичное встраивание в транспортно-логистические цепочки доставки грузов благодаря высокому уровню конкурентоспособности и эффективности речных перевозок, наличие резервов пропускной и провозной способности будет стимулировать динамичный рост и высокую инвестиционную активность бизнеса, реализацию потенциальных возможностей развития при возникновении новых "точек" экономического роста, в том числе при реализации совместных международных проектов.

На этом этапе уровень развития внутреннего водного транспорта должен в полной мере соответствовать потребностям перспективного социально-экономического развития всех регионов Российской Федерации.

VI. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Социально-экономическими результатами реализации Стратегии являются:

- снижение удельных транспортных издержек в цене конечной продукции за счет оптимизации транспортно-технологических схем доставки грузов с учетом перераспределения части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт;

- рост валового внутреннего продукта за счет стимулирования развития смежных отраслей экономики, прежде всего судостроения, металлургии, приборостроения, топливно-энергетического и строительного комплексов;

- ускорение социально-экономического развития регионов и субъектов РФ, особенно Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, повышение занятости населения;

- снижение аварийности и отрицательного вредного воздействия транспортной системы на окружающую среду, поскольку удельные показатели по выбросам CO₂ на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5% выбросов на автомобильном и 20% выбросов на железнодорожном транспорте, а уровень аварийности (в денежной оценке) ниже, соответственно, в 14 и 2 раза;

- рост транзитных перевозок грузов по внутренним водным путям, увеличение экспорта транспортных услуг судами смешанного «река-море» плавания в межнавигационный период.

Результаты развития транспортной системы Российской Федерации определяются следующим:

- будет обеспечено приоритетное развитие внутреннего водного транспорта как экономичного, энергоэффективного, экологичного и безопасного вида транспорта, что приведет к снижению грузонапряженности автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов в период навигации;

- значительно повысится пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения, что обеспечит рост объемов перевозок в европейских бассейнах при реализации инновационного сценария к 2030 году в 2,2 раза до 228 млн. тонн, в том числе транзитных грузов - 6,3 млн. тонн.

- будет обеспечен в полном объеме завоз грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, объем речных перевозок в восточных бассейнах к 2030 году возрастет в 2,4 раза и составит 70 млн. тонн;

- кардинальное улучшение качественных параметров внутренних водных путей приведет к существенному росту валовой производительности работы флота за счет сокращения времени непроизводительных простоев, в том числе вследствие ожидания шлюзования, роста средней скорости движения, наиболее полного использования грузоподъемности судов, и обеспечит повышение рентабельности перевозок при снижении времени доставки товаров;

- реализация комплекса мер государственной поддержки российского судостроения и судоходства позволит создать современный грузовой флот, средний возраст которого в 2030 году составит 21,8 года, в том числе судов смешанного река-море плавания – 15 лет.

- производительность труда на внутреннем водном транспорте к 2030 году возрастет в 1,85 раза, существенно уменьшится энергоемкость - на 30 %;

- будет реализована в полной мере социальная функция внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров на социально значимых маршрутах, созданы условия для динамичного развития речного туризма;

- развитие городского водного транспорта будет способствовать снижению загрузки автомобильных дорог и улучшению экологической ситуации в мегаполисах;

- будет обеспечена техническая и технологическая безопасность объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях;

- повышение инвестиционной привлекательности внутреннего водного транспорта приведет к притоку частных инвестиций, в том числе за счет использования при реализации инвестиционных проектов механизма государственно-частного партнерства, при реализации программных мероприятий на 1 рубль государственных инвестиций планируется привлечь 1,14 рубля средств частных инвесторов.

Таким образом, благодаря осуществлению комплекса мер государственной поддержки внутреннего водного транспорта, направленных на реализацию его стратегических преимуществ – экологичности, высокого уровня энергоэффективности и безопасности, низкой себестоимости перевозок массовых грузов, безальтернативности в районах Крайнего Севера и восточных регионах, относительно низкого уровня издержек на развитие и содержание инфраструктуры водных путей, к 2030 году будет усилена его позиция в транспортной системе страны; обеспечен существенный рост инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности предприятий отрасли; в полной мере реализованы потенциальные возможности внутренних водных путей для снижения грузонапряженности автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов, роста экспортных и транзитных перевозок; обеспечены доступность и качество перевозок пассажиров, прежде всего на социально значимых маршрутах.

VII. ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Реализация Стратегии должна быть обеспечена стабильной и надежной системой финансирования, учитывающей особенности внутреннего водного транспорта как элемента транспортной системы страны.

Финансирование мероприятий Стратегии предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

- эксплуатация, поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, находящихся в государственной собственности;

- реконструкция и строительство объектов инфраструктуры внутренних водных путей, обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы и имеющих важное социально-экономическое значение, прежде всего судоходных гидротехнических сооружений;

- обеспечение безопасности на транспорте;

- обеспечение функций государственного регулирования и управления внутренним водным транспортом;

- проведение фундаментальных научных исследований и реализация инновационных научно-технических проектов, имеющих общегосударственное и общеотраслевое значение.

Наряду с прямым бюджетным финансированием предоставление государственной поддержки может осуществляться в следующих формах:

- софинансирование на договорных условиях инвестиционных проектов с оформлением прав собственности Российской Федерации, включая финансирование расходов на управление инвестиционными проектами и разработку проектной документации;

- предоставление субсидий транспортным организациям, осуществляющим социально значимые перевозки;

- субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам организациям для финансирования расходов, связанных с приобретением судов и перегрузочной техники;

- разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление флота, в том числе содействие в развитии лизинга судов, страхования и кредитования перевозчиков;

- предоставление льгот при установлении условий аренды государственного имущества, землеотвода и землепользования.

Общий объем капитальных вложений при реализации инновационного сценария по оптимистическому и пессимистическому вариантам рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость и оценивается в 2261 млрд. рублей, в том числе с финансированием из федерального бюджета – 1051 млрд. рублей, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 13 млрд. рублей, из внебюджетных источников – 1196 млрд. рублей.

Оценка объемов финансовых ресурсов по сценарным вариантам, источникам финансирования и этапам реализации Стратегии приведена в приложении № 6.

Доля суммарных инвестиций в основной капитал в общей сумме расходов в развитие внутреннего водного транспорта Российской Федерации за период 2013 – 2030 годов составит 85 %.

В общей сумме капитальных вложений в 2010 – 2020 годах учитываются капитальные вложения, предусмотренные на развитие внутреннего водного транспорта в Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)".

Государственные капитальные вложения за счет средств федерального бюджета предусматривается выделять, прежде всего, на реализацию проектов реконструкции внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, строительство судов технического и обслуживающего флота.

Средства региональных бюджетов предусматривается направлять в первую очередь на развитие и поддержание перевозок внутренним водным транспортом на социально значимых маршрутах.

Внебюджетные средства намечается использовать преимущественно для строительства грузового и пассажирского транспортного флота, круизного флота, портофлота, финансирования коммерческих проектов по развитию инфраструктуры портов и терминалов, строительства и реконструкции объектов инфраструктуры внутренних водных путей на условиях государственно-частного партнерства.

Для стимулирования строительства флота на отечественных верфях предусматривается комплекс мер нормативно-законодательного и таможенно-тарифного регулирования.

Затраты на научное обеспечение реализации Стратегии составят 67 млрд. рублей. Конкретный состав и объемы научно-исследовательских работ на соответствующие периоды целесообразно определить при разработке федеральных целевых программ, обеспечивающих ее реализацию.

IX. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

К основным механизмам реализации стратегии относятся:

- повышение эффективности управления реализацией стратегии;
- развитие механизмов привлечения инвестиций.

Повышение эффективности управления реализацией стратегии включает:

- создание системы мониторинга и управления реализацией государственных, федеральных и ведомственных программ в сфере транспорта, Транспортной стратегии и Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (далее Стратегии);

- развитие организационных механизмов реализации Стратегии: подготовка отраслевых и региональных программ, указов Президента, постановлений Правительства, региональных постановлений, регламентов и пр.

Основными прямыми механизмами реализации Стратегии являются государственные, федеральные, ведомственные и региональные программы.

Важным инструментом управления реализацией Стратегией является увязка региональных и муниципальных стратегий и программ развития транспорта, а также транспортных разделов региональных программ социально-экономического развития с мероприятиями Стратегии. Важное значение имеет также увязка реализации мероприятий со схемами территориального планирования регионов, областей и городов.

К числу важнейших комплексных задач Стратегии, требующих консолидации усилий федерации, регионов и муниципалитетов, относится обеспечение перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на социально значимых маршрутах, восстановление и открытие новых скоростных маршрутов, особенно в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Необходим механизм координации и для решения задачи развития городского водного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Система мониторинга и управления реализацией Стратегии должна предусматривать формирование значений целевых индикаторов по каждому

контрольному периоду, а также показателей реализации задач и мероприятий не реже, чем раз в год, а по наиболее важным проектам в реальном времени.

На этой основе система мониторинга и управления должна отслеживать динамику достижения целей Стратегии, формировать аналитические оценки эффективности ее реализации и выявлять проблемные участки.

Важное значение имеет механизм усиления государственного контроля и надзора в сфере речных перевозок, с учетом разграничения полномочий различных контрольных и надзорных органов по обеспечению соблюдения всеми субъектами рынка услуг требований нормативных правовых актов.

Система управления реализацией стратегии должна предусматривать также:

- оптимизацию распределения ресурсов по видам выполняемых работ;
- совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность внутреннего водного транспорта;
- повышение эффективности использования государственного имущества, достижение оптимального состава и структуры федерального имущества, проведение необходимых структурных преобразований;
- повышение эффективности и оперативности принятия управленческих решений.

Транспортная отрасль формирует системный заказ целому ряду отраслей промышленности, которые, с одной стороны, получают стимул к развитию, а с другой стороны, становятся зависимыми от ритмичности реализации Стратегии. Необходимо выработать согласованную последовательность развития всех задействованных в реализации Стратегии отраслей промышленности, прежде всего судостроения и строительного комплекса.

Развитие механизмов привлечения инвестиций в развитие внутреннего водного транспорта включает следующие основные направления:

- использование экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства в отрасли, расширение перечня доступных источников финансирования проектов;

- формирование системы эффективного долгосрочного финансирования инвестиционных проектов;

- введение инвестиционной составляющей в транспортный тариф.

Финансово-инвестиционные механизмы должны предусматривать:

- выделение средств на развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта при формировании федерального закона о федеральном бюджете на соответствующий период;

- государственную поддержку не окупаемых социально значимых проектов, в первую очередь, в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, в других труднодоступных регионах страны;

- развитие механизмов привлечения пенсионных сбережений и других источников для финансирования проектов по обновлению и развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

- государственную гарантию выпуска инфраструктурных облигаций и привлечения заемных средств.

Стратегически значимыми крупными проектами развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в рамках стратегии являются проекты строительства вторых ниток шлюзов Волго-Донского и Волго-Балтийского водных путей.

Предусматривается финансирование этих проектов с использованием механизма государственно-частного партнерства на основе инвестиционных соглашений или концессии.

Финансирование проекта строительства вторых ниток Волго-Донского водного пути предлагается осуществлять в форме прямых бюджетных инвестиций с дополнительным выделением финансовых средств на возвратной основе из Фонда национального благосостояния в обмен на эмиссию инфраструктурных облигаций.

Реализация проекта позволит снизить высокую загруженность наземных магистралей на юге России, обеспечить наращивание транзитного потенциала внутренних водных путей в условиях роста экономик прикаспийских

государств, а также сохранить накопленный потенциал строительного комплекса России, созданный при подготовке к зимней Олимпиаде 2014 года.

Для повышения инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности внутреннего водного транспорта предусматривается комплекс мер государственной поддержки нормативно-правового, финансового, налогового, административного характера.

Совершенствование тарифной политики на услуги организаций внутреннего водного транспорта должно предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка – от демпинговых тарифов.

Х.СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Социально-экономическая эффективность реализации стратегии определяется на основе расчета интегрального эффекта от реализации комплекса предлагаемых мероприятий в ценах текущих лет с учетом дисконтирования (ставка дисконтирования принималась равной 13% при низком риске инвестиций в отрасль транспорта).

Основной экономический эффект от реализации мероприятий обусловлен увеличением объема перевозок грузов внутренним водным транспортом и ростом туристических перевозок, повышением эффективности речных перевозок за счет наиболее полного использования грузоподъемности судов, снижения непроизводительных простоев, роста скорости движения, снижения порожних пробегов. Прямой эффект на экономику страны связан с увеличением выручки компаний, функционирующих в сфере внутреннего водного транспорта, и ростом смежных отраслей экономики. Развитие внутреннего водного транспорта позволит также увеличить экспорт транспортных услуг в связи с появлением на внутренних водных путях транзитных грузов, ранее перевозимых по территории других государств.

Значительные инвестиции в строительство новых судов выведут отечественное судостроение на качественно новый уровень. Осуществление мероприятий обеспечит прирост доходов бюджета от роста производства продукции судостроительной промышленности для внутреннего рынка и существенный рост общих объемов судостроения, что откроет новые возможности для ее модернизации.

Развитие внутреннего водного транспорта будет иметь как транспортный, так и нетранспортный эффект - эффект от реализации стратегии на прочие отрасли экономики Российской Федерации. Нетранспортный эффект обусловлен мультипликативным эффектом от инвестиций в транспортную отрасль и включает увеличение денежных потоков в прочих отраслях, снижение транспортных издержек грузоотправителей в Российской Федерации,

снижение аварийности на транспорте и прочие эффекты. Повышение эффективности перевозок позволит снизить издержки для российских компаний и увеличить их конкурентоспособность на международной арене.

Развитие внутреннего водного транспорта принесет значительный социальный эффект. Создание новых рабочих мест, обусловленное ростом грузовых и туристических потоков на территории Российской Федерации не только снизит затраты государства на пособия по безработице, но и увеличит поступления от социальных налогов. Увеличение занятости населения также повлечет увеличение спроса на потребительские товары и услуги. Тем самым рост занятости окажет существенный положительный мультипликативный эффект на развитие экономики Российской Федерации. Развитие круизных перевозок позволит увеличить туристический поток в Российскую Федерацию и повлияет на все смежные туристические отрасли.

Переключение части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт в летний период окажет положительный эффект на экологию Российской Федерации.

Социальный эффект, получаемый при инвестировании в объекты социальной и инженерной транспортной инфраструктуры, связан с ростом валового регионального продукта вследствие: повышения качества жизни населения регионов за счет предоставления большего объема услуг, повышения доступности услуг или улучшения обслуживания; увеличения притока средств в виде социальных налогов, направляемых на улучшение пенсионного, социального, обязательного медицинского обслуживания населения; повышения уровня занятости.

Суммарный социально-экономический эффект от реализации комплекса предлагаемых мероприятий стратегии с учетом необходимых инвестиций при реализации оптимистического варианта инновационного сценария составит 796 млрд. рублей, пессимистического варианта - 614 млрд. рублей.

Приложение № 1
к Стратегии развития внутреннего водного
транспорта Российской Федерации
на период до 2030 года

Объем перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в 2000 - 2012 годах

Показатели	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Общий объем перевозок грузов транспортом РФ - всего, млн.т	10218,2	10502,4	10721,9	10963,6	11299,2	11605,9	11821,3	12164,4	11946,6	9605,2	9854,7	10405,4	10927,3
в том числе:													
внутренним водным, млн. тонн	116,8	129,5	118,7	125,8	135,0	134,2	139,2	153,4	151,0	97,0	102,4	126,7	142,0
% к общему объему перевозок	1,14	1,23	1,1	1,15	1,2	1,16	25,4	1,18	1,26	1,01	1,04	1,22	1,3
% к 2000 году	100	110,9	101,6	107,7	115,6	114,9	119,2	131,3	129,3	83,0	87,7	108,5	121,6
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн. человек	44729	42409,2	40311,5	37075,6	34643,6	30122	26642	25306,9	24950,4	22844,5	22036,6	21886,5	21792,8
в том числе:													
внутренним водным	27,7	30,0	28,8	24,4	25,5	20,7	19,6	21,5	20,0	17,0	16,0	14,2	13,2
% к 2000 году	100	108,3	104,0	88,1	92,1	74,7	70,8	77,6	72,2	61,4	57,8	51,3	47,7

Приложение № 2
к Стратегии развития внутреннего водного
транспорта Российской Федерации
на период до 2030 года

Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом на период до 2030 года

Сегменты рынка перевозок	Вид перевозок	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2025 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и пассажиров по инновационному сценарию (оптимистический вариант), тыс. тонн							
ВСЕГО перевозок грузов, тыс. тонн		138197	162429	184943	202292	254360	297975
Перевозки внутренним водным транспортом (органический рост)	Внутренние перевозки	83692	94949	106209	116246	148612	189064
	Импорт	699	805	890	952	1129	1342
	Транзит	625	711	781	832	976	1147
	Экспорт	19526	21524	23088	20498	23645	27530
Добыча и перевозка нерудных строительных материалов	Добыча НСМ в реке	33655	38000	41000	43000	41000	31000
Переключение грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1105	3831	4423	6429	8271
	Экспорт		43	778	261	333	425
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1146	3922	4368	4915	5538
	Импорт		98	230	424	566	652
	Транзит		250	253	1043	1678	1889
	Экспорт		967	1776	3357	5310	5895
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на суда смешанного река-море плавания	Экспорт		1476	1402	2591	6929	7418
Контейнеры	Внутренние перевозки, экспорт, импорт		842	977	1431	9377	13948
Транзит	Транзит		512	506	2867	3461	3857
Перевозки пассажиров, млн. чел.		13,2	10,7	8,2	7,6	6,9	7,5

Сегменты рынка перевозок	Вид перевозок	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2025 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и пассажиров по инновационному сценарию (пессимистический вариант), тыс. тонн							
ВСЕГО перевозок грузов, тыс. тонн		138197	162429	184943	193321	223138	255048
Перевозки внутренним водным транспортом (органический рост)	Внутренние перевозки	83721	94983	106249	114848	141410	176905
	Импорт	699	805	890	952	1129	1342
	Транзит	625	711	781	832	976	1147
	Экспорт	19498	21490	23048	20453	23587	27452
Добыча и перевозка нерудных строительных материалов	Добыча НСМ в реке	33655	38 000	41 000	43000	41000	31000
Переключение грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки	1098	3792	4144	5180	6488	
	Экспорт		50	117	124	142	163
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1126	3901	4013	4506	5067
	Импорт		98	230	240	267	296
	Транзит		250	253	252	246	237
	Экспорт		988	1797	1787	1870	1959
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на суда смешанного река-море плавания	Экспорт		1476	1402	1101	997	887
Контейнеры	Внутренние перевозки, экспорт, импорт		842	977	1074	1338	1628
Транзит	Транзит		512	506	502	490	475
Перевозки пассажиров, млн. чел.		13,2	10,7	8,2	7,6	6,9	7,5

Сегменты рынка перевозок	Вид перевозок	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2025 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и пассажиров по консервативному сценарию, тыс. тонн							
ВСЕГО перевозок грузов, тыс. тонн		138 197	156415	172947	177323	193022	204736
Перевозки внутренним водным транспортом (органический рост)	Внутренние перевозки	85728	93043	100297	105608	121180	140398
	Импорт	687	754	793	821	897	982
	Транзит	615	666	696	717	775	839
	Экспорт	16011	3699	17245	14324	15382	16658
Добыча и перевозка нерудных строительных материалов	Добыча НСМ в реке	33655	38000	41000	43000	41000	31000
Переключение грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1120	3574	3803	4446	5202
	Экспорт		3	3	3	2	2
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1667	4336	4295	4405	4520
	Импорт		109	223	225	232	238
	Транзит		314	314	310	297	282
	Экспорт		530	990	967	956	943
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на суда смешанного река-море плавания	Экспорт		1748	1658	1307	1180	1047
Контейнеры	Внутренние перевозки, экспорт, импорт		974	1128	1238	1538	1867
Транзит	Транзит		673	692	704	732	757
Перевозки пассажиров, млн. чел.		13,2	10,7	8,2	7,6	6,9	7,5

Приложение № 3
к Стратегии развития
внутреннего водного транспорта
Российской Федерации на
период до 2030 года

**Значения индикаторов реализации Стратегии развития внутреннего водного
транспорта Российской Федерации на период до 2030 года**

Инновационный сценарий (оптимистический вариант)

Цель 1 Обеспечение приоритетного использования внутреннего водного транспорта в
транспортной системе России

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 1						
1	Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом	%	0,5	1,3	5	6,3
2	Доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта	%	23,2	22,7	27,3	27
3	Количество три-модальных терминалов	единиц	1	3	6	9
4	Рост производительности труда	% к уровню 2012 г.	100,0	127,5	166,3	185,0

Цель 2 Создание условий для переключения грузопотоков с наземных видов
транспорта на внутренний водный транспорт

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 2						
1	Доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России	%	75,4	75,4	10,8	0
2	Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов	тыс. км	48,4	54,6	67,0	67,0
3	Доля эксплуатируемых причальных стенок в нормативном техническом состоянии	%	н.д.	31	80	100
4	Прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов	млн. тонн	0	0	33	65

Цель 3 Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта
по отношению к другим видам транспорта

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 3						
1	Средний возраст грузового флота	лет	32	27	24	21,8
2	Средний возраст круизного флота	лет	41	22	26	30
3	Общая грузоподъемность флота	тыс. тонн	8131	8205	11087	13287
4	Общая пассажироместность круизного флота	пассажиромест	29181	33347	34534	36329
5	Доля грузоподъемности новых речных судов, построенных на отечественных верфях, от общей грузоподъемности новых речных судов, регистрируемых под Российским флагом	%	81	88	95	100
6	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы	% к уровню 2012 г.	100	86	79	70

Цель 4 Обеспечение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта
для грузоотправителей

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 4						
1	Количество контейнерных линий	единиц	0	3	10	19
2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	млн. тонн	19	25	31	37
3	Объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям	млн. тонн	20,8	28,9	43,5	50,2

Цель 5 Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта
по перевозке пассажиров

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 5						
1	Средний возраст пассажирского флота	лет	33	35	32	30
2	Объем перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах	млн. чел.	6,2	4,8	5,0	5,1
3	Количество построенных/реконструированных причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок	единиц	-	9	10	13

Цель 6 Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 6						
1	Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств	% к уровню 2012 года	100	74,6	67,0	65,4
2	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности	%	18,2	12,2	5,0	1,5

Инновационный сценарий (пессимистический вариант)

Цель 1 Обеспечение приоритетного использования внутреннего водного транспорта в транспортной системе России

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 1						
1	Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом	%	0,5	1,3	1,7	2,1
2	Доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта	%	23,2	24,1	19,7	18,5
3	Количество три-модальных терминалов	единиц	1	3	6	9
4	Рост производительности труда	% к уровню 2012 г.	100,0	132,5	160,0	177,5

Цель 2 Создание условий для переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 2						
1	Доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России	%	75,4	75,4	75,4	64,6
2	Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов	км	48,4	54,6	67	67
3	Доля эксплуатируемых причальных стенок в нормативном техническом состоянии	%	н.д.	31	80	100
4	Прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов		0	0	9	33

Цель 3 Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта
по отношению к другим видам транспорта

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 3						
1	Средний возраст грузового флота	лет	32	28	25	23,7
2	Средний возраст круизного флота	лет	41	22	26	30
3	Общая грузоподъемность флота	тыс. тонн	8131	8048	9186	11000
4	Общая пассажироместность круизного флота	пассажиромест	29181	33347	34534	36329
5	Доля грузоподъемности новых речных судов, построенных на отечественных верфях, от общей грузоподъемности новых речных судов, регистрируемых под Российским флагом	%	81	88	95	100
6	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы	% к уровню 2012 г.	100	86	79	70

Цель 4 Обеспечение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта
для грузоотправителей

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 4						
1	Количество контейнерных линий	единиц	0	3	10	15
2	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	млн. тонн	19	22	27	33
3	Объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям	млн. тонн	20,8	28,9	29,6	32,7

Цель 5 Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта
по перевозке пассажиров

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 5						
1	Средний возраст пассажирского флота	лет	33	35	32	30
2	Количество социально значимых маршрутов, поддерживаемых региональными властями	единиц	6,2	4,8	5,0	5,1
3	Количество построенных/реконструированных причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок	единиц	-	9	10	13

Цель 6 Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2025	2030
Индикаторы по цели 6						
1	Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств	% к уровню 2012 г.	100	74,6	67	65,4
2	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности	%	18,2	12,2	5,0	1,5

Приложение № 4
к Стратегии развития внутреннего водного
транспорта Российской Федерации
на период до 2030 года

Крупные инвестиционные проекты

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд.руб.	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ*	Географическая привязка
1.	Строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза	Проект включает строительство второй камеры шлюза (300м x 21,5м x 5,5м), подходных каналов, направляющих пал и причальных сооружений, оснащением объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Реализация проекта строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла является одно из основных мероприятий по устранению инфраструктурных ограничений на ЕГС.	13	Федеральный бюджет	2012-2017	2,3	П.Свирьстрой Ленинградская область
2.	Строительство Багаевского гидроузла	Проект включает строительство на р. Дон гидроузла в составе однокамерного двухниточного шлюза, рыбопропускных сооружений, плотины, малой ГЭС, инженерных защитных сооружений от затопления и подтопления территорий, гидроузла-регулятора на р. Аксай, с оснащением объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Реализация проекта направлена на устранение инфраструктурных ограничений на ЕГС.	34	Федеральный бюджет	2013-2018	2	П. Арпачин Багаевский район Ростовской области
3.	Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла	Проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на р. Волге в нижнем бьефе Городецкого гидроузла. Решение проблемы обеспечения сквозного судоходства на участке р.Волги Городец-Нижний Новгород может быть решено по двум направлениям: - наполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 68,0 м, или - строительство Нижегородского низконапорного гидроузла в н.п. Большое Козино. Сокращение лимитирующих участков на ЕГС.	41,4	Федеральный бюджет	2016-2020	1	Н.п. Б.Козино Нижегородская область

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд.руб.	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ*	Географическая привязка
4.	Строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути	Проект предусматривает строительство судоходного канала протяженностью 113 км в обход южной части г. Волгограда из затона Татьяна (р. Волга) до Варварского водохранилища; 12 судоходных шлюзов с размерами камер 300*20 м, из них 4 высоконапорных (22 м) на обходном канале (Волжский склон); водоподводящего канала протяженностью 62 км от Ерзовского залива Волгоградского водохранилища до н.п. Паньшино на р. Дон (Цимлянское водохранилище) с расходом воды 50 куб м/с с водозабором, водовыпуском и перекачивающими насосными станциями; трех насосных станций, а также включает расширение судоходных трасс с 38 до 60 м; проведение капитальных дноуглубительных работ со спрямлением и расширением судоходной трассы на Цимлянском водохранилище; реконструкцию ряда объектов инфраструктуры, расположенных на трассах Волго-Донского водного пути и обходного канала.	429,0	Федеральный бюджет	2014-2020	1	Волгоградская, Ростовская области
5.	Строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути	Проект предусматривает строительство вторых ниток шлюзов судоходного канала, реконструкцию ряда объектов инфраструктуры, расположенных на трассах Волго-Балтийского водного пути, проведение капитальных дноуглубительных работ со спрямлением и расширением судоходных трасс.	246,4	ГЧП	2018-2025	1	Ленинградская, Вологодская области
6.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы	Проект включает реконструкцию 19 гидроузлов на канале имени Москвы и Москворецко-Окской системе. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	15,9	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Участки внутренних водных путей
7.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	Проект включает реконструкцию 12 гидроузлов на Волго-Балтийском водном пути. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности,	15,3	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Участки внутренних водных путей

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд.руб.	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ*	Географическая привязка
		обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.					
8.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала	Проект включает реконструкцию 20 объектов на Волго-Донском судоходном канале. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	11,6	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Участки внутренних водных путей
9.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала	Проект включает реконструкцию 20 гидроузлов на Волго-Балтийском канале. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	6,8	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Участки внутренних водных путей
10.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна	Проект включает реконструкцию 8 гидроузлов. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	6,6	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Участки внутренних водных путей
11.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна	Проект включает реконструкцию 4 гидроузлов на р.Каме и Белой. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	6,3	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Участки внутренних водных путей

*) Стадия работ: 1 – стадия перспективного планирования, 2 – стадия проектирования, 3 – стадия строительства/реконструкции.

Приложение № 5
к Стратегии развития внутреннего водного
транспорта Российской Федерации
на период до 2030 года

Мероприятия и меры государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта по направлениям и задачам

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
Флот	Обеспечение обновления и роста тоннажа флота	Обеспечение конкурентных условий кредитования и лизинга для обновления флота.
		Поощрение обновления флота через программу утилизации "новое взамен старого".
		Реализация схемы операционного лизинга судов, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.
		Изменение тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.
		Строительство 887 самоходных и 3231 несамоходного грузового судна внутреннего плавания, в том числе мелкосидящих судов для восточных бассейнов, 1850 транспортных буксиров, 698 судов смешанного река-море плавания.
	Повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на внутреннем водном транспорте	Оснащение судов внутреннего и смешанного река - море плавания аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, электронными картографическими системами. Поддержка оснащения транспортных судов навигационными системами.
		Создание условий для внедрения инноваций, направленных на защиту окружающей среды и повышение энергоэффективности внутреннего водного транспорта.
		Создание условий для ускоренной модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива.
		Развитие услуг по комплексному обслуживанию судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов.
		Развитие информационных систем управления движением судов на внутренних водных путях.
		Создание электронных навигационных карт на боковых и малых реках.
		Разработка и реализация программы повышения качества и эффективности строительства речных судов на верфях РФ.
	Создание условий для развития отечественного судостроения	Субсидирование стоимости судовой стали, производимой в РФ, для судостроительных

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
		предприятий. Разработка типовых проектов судов на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев.
	Повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий	Совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов речного транспорта.
Инфраструктура внутренних водных путей	Повышение пропускной способности внутренних водных путей	Улучшение качественных параметров внутренних водных путей.
		Переход до 2018 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации.
		Реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России.
		Осуществление стратегических инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей.
		Обновление судов технического и обслуживающего флота.
	Обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока	Создание механизма поддержки инициатив региональных органов исполнительной власти по развитию судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах РФ.
Улучшение параметров водных путей в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока.		
Повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях	Разработка и реализация комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений, других объектов инфраструктуры и водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части России, Сибири и Дальнего востока.	
	Модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния.	

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
		Оснащение современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении в администрациях бассейнов внутренних водных путей.
		Создание технологической связи и реконструкция лабораторий навигационной информации для создания электронных навигационных карт в 15 бассейнах внутренних водных путей.
Инфраструктура портов	Развитие портовой инфраструктуры	Реализация механизма эффективного содержания причальных стенок.
		Обеспечение конкурентных ставок по кредитам на приобретение перегрузочной техники для речных портов.
		Введение льготного периода по налогу на имущество по новой перегрузочной технике для речных портов.
		Введение нулевой таможенной пошлины на перегрузочное оборудование для речных портов, не производимое в РФ.
	Создание три-модальных логистических центров	Разработка механизма государственной поддержки проектов создания и развития тримодальных терминалов, позволяющих переключить грузопотоки на внутренний водный транспорт.
Грузовая база и пассажиропоток	Разработка мер по переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный	Разработка мер нормативно-правового и финансового регулирования, направленных на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом.
		Разработка и реализация мер по увеличению фискальной нагрузки на автоперевозчиков, перевозящих грузы, потенциально тяготеющие к внутреннему водному транспорту.
		Разработка и реализация системы мер по продвижению перевозок с участием внутреннего водного транспорта в среде профессионалов рынка транспортно-логистических услуг и грузоотправителей.
	Создание условий для переключения контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на внутренний водный	Субсидирование государством перевозок контейнеров внутренним водным транспортом.

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
	транспорт	
	Создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях	Создание промышленных кластеров, ориентированных на перевозку изготавливаемой продукции по внутренним водным путям.
	Развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах	Субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров.
		Внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта понятия социально значимые перевозки.
		Строительство (реконструкция) с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров в городах Москва, Санкт-Петербург, Елабуга, Ярославль, Болгары, Свияжск, Архангельск, Волгоград, Ижевск, Пермь, Тобольск, Якутск, Салехард, Хабаровск, Благовещенск, Нижнеленинское, Амурзет, Покровка.
		Разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития речных пассажирских перевозок.
		Участие субъектов Российской Федерации в финансировании строительства пассажирского флота.
	Развитие круизных перевозок	Обеспечение конкурентных условий кредитования и лизинга для обновления круизного флота на срок не менее 20 лет.
		Строительство 55 круизных судов, в том числе пассажировместимостью 500 чел. – 31 ед., 300 чел. – 12 ед., 200 чел. – 12 ед.
		Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры для приема и обслуживания туристического флота (Жиганск, Соттинцы, Валаам, Дубна, Москва).
Развитие внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в	Разработка и реализация целевых программ развития внутригородского речного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.	

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
	крупных городах, имеющих водные пути	
Регулирование	Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса	Внедрение системы единых электронных транспортных документов.
		Разработка и внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения речных и морских грузовых и пассажирских перевозок (ИЭС ПОРТ).
	Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом	Освобождение судовладельцев от уплаты акциза на топливо, используемого речными судами.
		Поддержание регулирования портовых сборов и тарифов на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность внутреннего водного транспорта.
		Введения льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний.
		Совершенствование тарифной политики, предусматривающей сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка – от демпинговых тарифов.
	Разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения	Разработка комплекса мер, направленных на реализацию политики по открытию внутренних водных путей для захода судов под флагами иностранных государств.
Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север-Юг» внутренним водным транспортом.		
Модернизация системы международных двусторонних соглашений о плавании по внутренним водным путям, в первую очередь в условиях открытия отдельных участков внутренних водных путей Российской Федерации для доступа судов под иностранным флагом.		

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
	Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности	<p>Обеспечение соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным.</p> <p>Внести в Правила Российского Речного Регистра и Технические регламенты обеспечения безопасности на морском и внутреннем водном транспорте контроль обязательств заказчиков строительства новых судов предусматривать возможность создания условий для перевозок инвалидов и маломобильных групп граждан.</p> <p>Расширение использования экологически безопасных перегрузочных технологий.</p> <p>Совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок.</p>
Кадры	Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным	<p>Повышение качества подготовки за счет модернизации и обновления учебно-лабораторного и тренажерного оборудования в соответствии с требованиями Международной конвенции ПДМВ и ФГОС.</p> <p>Привлечение отраслевых предприятий к образовательному процессу на условиях государственно-частного партнерства, вложение инвестиций в образование будущего работника в рамках целевой контрактной подготовки.</p> <p>Актуализация программ дополнительного профессионального образования (повышение квалификации) в части транспортной безопасности для соответствия подготовки членов экипажей требованиям нормативно-законодательных актов.</p> <p>Повышение качества образования за счет внедрения инновационных технологий в обучение членов экипажей судов, в том числе разработка интерактивных учебников и учебных пособий.</p> <p>Развитие материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий.</p> <p>Заключение со студентами/курсантами договоров о целевом обучении, включающих обязательства организаций по обеспечению практикой и трудоустройства, и ответственность гражданина по исполнению договора, включая штрафные санкции за нарушение его условий.</p>

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
Общие обеспечивающие задачи реализации стратегии		
Опережающее инновационное развитие научно-технической и технологической базы отрасли, формирование конкурентоспособного и эффективно функционирующего отраслевого сектора исследований и разработок		
1.	Создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта	<ul style="list-style-type: none"> - формирование системы приоритетов развития научно-технологической сферы; - проведение прикладных исследований, направленных на решение комплексных научно-технологических задач; - разработка механизмов повышения результативности выполняемых научных исследований и разработок; - создание передовых наукоемких технологий и продукции, отвечающих современному уровню развития науки и техники и имеющих перспективу для инновационного использования результатов в отрасли; - совершенствование механизмов эффективного использования интеллектуальной собственности за счет активизации работ с результатами интеллектуальной деятельности (оформление прав на создаваемые в ходе выполнения НИР и ОКР РИД, их защита, оценка, проведение маркетинговых исследований); - формирование актуальной тематики НИР и НИОКР посредством отбора инициативных предложений представителей бизнес-сообщества, технологических платформ, территориальных кластеров; - применение широкого спектра инструментов реализации научно-технических проектов (проведение открытых конкурсов, заключение соглашений о предоставлении грантов в форме субсидий для юридических лиц на выполнение научно-исследовательских проектов, участие в крупнейших международных программах).
2.	Развитие отраслевого сектора исследований и разработок, совершенствование его структуры, системы управления и финансирования, интеграция науки и образования	<ul style="list-style-type: none"> - создание и развитие механизмов и инструментов поддержки исследований, направленных на решение комплексных научно-технологических задач, на повышение эффективности выполнения исследований и разработок; - повышение требований к качеству выполняемых работ, квалификации исследователей и качеству кадрового состава научных организаций, выполняющих работы по созданию научно-технологического задела; - анализ, разработка и совершенствование нормативной и методической документации, имеющей важное практическое значение для обеспечения деятельности внутреннего водного транспорта; - разработка критериев эффективности внедрения научных исследований; - использование механизмов государственно-частного партнерства, включая механизмы налогового и бюджетного стимулирования инновационного развития; - совершенствование механизма правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности за счет формирования Политики организации в сфере управления интеллектуальной собственностью; - разработка предложений по использованию различных механизмов государственной финансовой поддержки научно-технологического развития (целевые программы, институты развития, фонды); - совершенствование нормативно-законодательной базы по проведению конкурсных процедур по заказу и выполнению НИОКР с целью повышения их качества и результативности. - совершенствование системы госзакупок для обеспечения научно- инновационной деятельности, перенос контроля

	Направления	Задачи	Мероприятия и меры
		с этапа проведения закупок на контроль результата.	<ul style="list-style-type: none"> - выделение Министерством образования и науки России в рамках федеральных целевых программ (например, ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009 - 2013 годы или ФЦП «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2007 - 2013 годы») бюджетного финансирования другим министерствам (федеральным агентствам), являющимся учредителями отраслевых вузов, для проведения открытого конкурса для подведомственных вузов на право заключения государственного контракта на выполнение НИР или конкурсного отбора на предоставление грантов на поддержку научных исследований по приоритетным направлениям экономики.
3.	Осуществление системной интеграции ведущих вузов с научными организациями, отраслевыми НИИ и предприятиями на основе объединения кадровых и материально-технических ресурсов	<ul style="list-style-type: none"> - кооперация отраслевых организаций с ведущими высшими учебными заведениями, малыми инновационными предприятиями по созданию и внедрению инновационных разработок; - интеграция научных организаций и вузов при реализации ведомственных целевых программ; - формирование кластеров в сфере отраслевой науки, осуществляющих проектно-изыскательскую, конструкторскую и научно-исследовательскую деятельность с целью обеспечения выполнения главного требования к современным разработкам – комплексности; - проведение фундаментальных исследований и НИОКР на основе совместного использования материально-технической базы и инновационной инфраструктуры транспортных вузов, научных организаций, производственных предприятий; - развитие новых, прогрессивных форм научно - технического сотрудничества с научными, проектно - конструкторскими, технологическими организациями и промышленными предприятиями с целью совместного решения важнейших научно - технических задач, создания высоких технологий и расширения использования разработок в производстве; - заключение договоров стратегического партнерства между отраслевыми вузами на основе совместного использования их материально-технической базы и инновационной инфраструктуры; - разработка предложений по участию ведущих предприятий отрасли в функционировании утвержденных и планируемых к созданию технологических платформ: 	<ul style="list-style-type: none"> «Национальная информационная спутниковая система», «Интеллектуальная энергетическая система России», «Технологии экологического развития», «Технологии создания морской техники», «Освоение океана».
4.	Обеспечение интеграции российского сектора	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение доступа исследователей к международным результатам исследований и международной инфраструктуре исследований и разработок; 	

Направления		Задачи	Мероприятия и меры
	исследований и разработок в международное научно-технологическое пространство	<ul style="list-style-type: none"> - международная кооперация на основе сотрудничества отраслевых организаций с ведущими международными компаниями; - разработка и развитие механизмов международного сотрудничества, направленных на повышение уровня исследований; - создание условий для повышения эффективности международного сотрудничества в научной, образовательной и инновационной сферах; - повышение эффективности участия научных сотрудников в международных конференциях, симпозиумах, совещаниях; - анализ современных международных научных практик в целях адаптации их применения в Российской Федерации; <p>расширение форм взаимовыгодного сотрудничества с ведущими научно-исследовательскими центрами европейских государств, налаживание научных контактов, создание общего научно-технологического пространства.</p>	
5.	Повышение кадрового потенциала научных исследований, развитие механизмов стимулирования научной и инновационной активности научно-педагогических работников	<ul style="list-style-type: none"> - укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли; - развитие кадрового потенциала путем подготовки кадров для научных исследований и закрепление в организациях отрасли; - развитие системы механизмов улучшения качественного состава научных и научно-педагогических кадров; - повышения квалификации научных сотрудников и специалистов; - выявление и поддержка талантливых молодых исследователей, поощрение их творческой активности в проведении научных исследований; - создание благоприятных условий и стимулов для прихода в науку талантливой молодежи, склонной к исследовательской работе на основе привлечения внебюджетных средств вузов и государственно-частного партнерства. - разработка мер социальной поддержки молодых ученых, в том числе представление служебного жилья; <p>грантовая поддержка отдельных научных сотрудников, научно-педагогических работников и творческих научных коллективов, участвующих в выполнении НИР.</p>	
6.	Развитие инфраструктуры научных отраслевых исследований и разработок.	<ul style="list-style-type: none"> - организация и создание условий для проведения фундаментальных, поисковых и прикладных исследований по широкому спектру направлений развития науки и техники; - обновление приборной и экспериментальной научной базы; - создание структурных подразделений, ориентированных на решение проблем перспективного развития транспортного комплекса страны; - распространение и развитие современных информационных и коммуникационных технологий; 	

Направления		Задачи	Мероприятия и меры
		<ul style="list-style-type: none"> - концентрация финансовых средств и кадровых ресурсов на приоритетных и инновационных направлениях развития отрасли; - создание инфраструктуры отраслевой инновационной системы: малых инновационных предприятия, центров трансфера технологий, инновационно-технологических центров, технопарков, технологических инкубаторов и т.п.; - формирование и развитие рынка объектов интеллектуальной собственности, обеспечение ее правовой охраны на основе совершенствования нормативной правовой базы; - интеграция отраслевой инфраструктуры исследований и разработок в российскую и международную системы исследований и разработок. 	
7.	Сохранение и поддержка ведущих научных школ транспортного комплекса, воспроизводство и повышение качества кадрового потенциала, включая подготовку кадров высшей квалификации.	<ul style="list-style-type: none"> - развитие научно-технического и интеллектуального потенциала научных организаций отрасли, обеспечение преемственности научных исследований и накопленных баз знаний; - создание необходимых условий для развития существующих и формирования новых научно-педагогических школ, деятельность которых направлена на развитие фундаментальных и прикладных научных исследований; - осуществление подготовки кадров высшей квалификации в аспирантуре, докторантуре; - поддержка деятельности Советов (Обществ) молодых ученых и специалистов в организациях науки; - разработка мер поддержки развития научно-образовательных центров (НОЦ) на базе имеющихся и создаваемых научных школ вузов водного транспорта. 	
Основные направления научного обеспечения стратегии			
Фундаментальные поисковые НИР		<p>Разработка теоретических и методологических основ формирования системы стратегического управления и регулирования на внутреннем водном транспорте.</p> <p>Разработка методологических основ создания интегрированных транспортных систем с участием внутреннего водного транспорта.</p> <p>Поиск новых технических и технологических возможностей увеличения роли внутреннего водного транспорта в обслуживании российского Севера и Арктики, частичного устранения сезонного фактора его работы.</p> <p>Разработка методологических основ создания современных систем контроля и управления взаимодействия внутреннего водного транспорта с другими видами транспорта на основе телематических систем.</p> <p>Разработка методологии создания базы данных, позволяющей осуществлять пространственно-временной, количественный и качественный анализ, визуализировать и моделировать движение грузов, флота, сухопутных транспортных средств, работу портов и терминалов.</p> <p>Разработка методологических основ создания водно-транспортных систем, основанных на новых принципах движения (экранный эффект, воздушная подушка и др.).</p> <p>Разработка концепции мультимодальной технологии перевозок с использованием магистральных речных судов «накатного» типа.</p> <p>Разработка концепции создания высокоскоростной системы доставки грузов и пассажиров на внутреннем водном транспорте.</p>	

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
<p>Проблемно-ориентированные НИР и НИОКР</p>		<p>Разработка научно-обоснованных предложений по созданию интегрированных операторов на базе портовых грузораспределительных центров, контейнерных и контрейлерных водно-транспортных систем, стандарта взаимодействия с другими видами транспорта.</p> <p>Разработка комплекса мероприятий, направленных на эффективное и безопасное обеспечение Северного завоза и обслуживания районов Арктики внутренним водным транспортом.</p> <p>Разработка предложений по использованию инновационных решений и технологий при проектировании и строительстве речных грузовых, пассажирских и туристических судов на основе применения новых принципов движения, типов движителей, судостроительных материалов и конструкций судов, альтернативных источников энергии.</p> <p>Разработка предложений по формированию механизма государственно-частного партнерства для реализации инвестиционных проектов строительства и модернизации объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта.</p> <p>Разработка комплекса мероприятий по обеспечению конкурентоспособности российских перевозчиков, интеграции внутреннего водного транспорта России в Европейскую водно-транспортную систему.</p> <p>Разработка методов и моделей рационального тарифного регулирования услуг организаций внутреннего водного транспорта как естественных монополий.</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений по созданию на внутреннем водном транспорте комплексной системы навигационной безопасности с учетом перспективных требований e-Navigation.</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений и комплекса мероприятий по переводу энергетических установок судов и береговых объектов внутреннего водного транспорта на работу на газомоторном топливе (сжиженным или компримированном).</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений по созданию системы управления рисками и безопасностью на внутреннем водном транспорте.</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений по созданию системы управления экологической безопасностью на внутреннем водном транспорте.</p> <p>Разработка методологии и необходимого программного обеспечения для определения приоритетных направлений развития инфраструктуры внутренних водных путей с учетом перспектив регионального экономического развития, грузо- и пассажиропотоков, в том числе транзитных, научная поддержка принятия и реализации инвестиционных решений.</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений по созданию оптимального водоизмещающего судна для эксплуатации в условиях мелководья в регионах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.</p> <p>Научное обеспечение подготовки предложений по внесению изменений в нормативно-правовые акты в области внутреннего водного транспорта.</p>

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
Прикладные НИР и НИОКР		<p>Разработка инновационных мультимодальных технологий перевозок с использованием магистральных речных судов «накатного» типа, обоснование оптимальных эксплуатационных параметров новых грузовых судов.</p> <p>Разработка математических моделей оптимизации расхода топлива водоизмещающими судами внутреннего плавания с использованием современных методов нормирования.</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений по использованию новых технологий, конструкционных и композиционных материалов при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте гидротехнических сооружений.</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений по обеспечению энергосбережения и повышения энергетической эффективности организаций водного транспорта.</p> <p>Разработка и обоснование инновационных методов и средств поддержания незамерзающих акваторий и судоходных трасс.</p> <p>Разработка научно-обоснованных предложений по навигационно-гидрографическому обеспечению безопасных условий плавания на внутренних водных путях на основе создания и внедрения навигационных знаков нового поколения.</p> <p>Разработка методологии и информационного обеспечения «non-stop»-мониторинга строительной части гидротехнических сооружений водного транспорта.</p> <p>Разработка комплекса мероприятий по защите внутренних водных путей от загрязнения подсланевой водой при эксплуатации судов.</p> <p>Разработка систем контроля за движением и управления движением объектов внутреннего водного транспорта при подходе и внутри судоходных гидротехнических сооружений с целью обеспечения их безопасности.</p> <p>Разработка интеллектуальных систем управления судоходством по критериям наименьшего навигационного риска.</p> <p>Разработка предложений по созданию системы управления качеством услуг внутреннего водного транспорта в области грузо- и пассажирских перевозок</p> <p>Разработка предложений по созданию унифицированного мощностного ряда дизельных энергетических установок судов-газоходов, созданию схем и унифицированного берегового оборудования для бункеровки судов газомоторным топливом.</p> <p>Выбор методов, контрольно-измерительных приборов и разработка инструкций по обеспечению пожаровзрывобезопасности судов-газоходов, бункеровочных баз и судов-бункеровщиков.</p> <p>Разработка методик и технологий непрерывной профессиональной подготовки плавсостава на основе компетентностного подхода и использования дистанционных технологий обучения.</p>

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
Сохранение и развитие кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям		
1.	Государственное регулирование в сфере кадрового обеспечения водного транспорта	<ul style="list-style-type: none"> - совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в образовательных учреждениях Росморречфлота; - ведение мониторинга эффективности деятельности и оптимизация сети отраслевых образовательных организаций и их филиалов в целях повышения качества обучения - актуализация основных и дополнительных образовательных программ образования (повышение квалификации) в соответствии с национальными и международными требованиями; - переход на нормативное подушевое финансирование, актуализация нормативов финансирования по плавательным специальностям, в соответствии со статьями 37, 38, 85 закона «Об образовании в Российской Федерации», вступающим в силу с 01.09.2013; - разработка системы мер, направленных на предоставление преференций компаниям, оказывающим спонсорскую поддержку профильным вузам, имеющим договоры на плавательную практику с учебными заведениями; - восстановление системы образования специалистов с совмещенными специальностями (штурман-механик, рулевой-моторист) на основе разработки новых федеральных государственных стандартов; - реализация в отраслевых вузах программ начального профессионального образования, создание многопрофильных центров с организацией обучения по широкому спектру рабочих профессий; - разработка согласованной долгосрочной политики, направленной на повышение престижности флотских профессий; - государственная поддержка развития государственно-частного партнерства в сфере подготовки кадров для отрасли; - разработка нормативных правовых актов, регламентирующих трудовые и финансовые взаимоотношения обучаемого специалиста с будущим работодателем, оплатившим его обучение, и государственными органами исполнительной власти в сфере транспорта при обучении за счет средств федерального бюджета; - создание эффективных механизмов отраслевого мониторинга и прогнозирования кадрового обеспечения и использования персонала, транспортных предприятий всех видов собственности с учетом количественной потребности, уровня образования и квалификационных требований; - формирование сети экспертно-аналитических и сертификационных центров оценки и сертификации профессиональных квалификаций в сфере водного транспорта; - разработка отраслевых программ для работников органов государственного регулирования и управления на водном транспорте (в том числе региональных и муниципальных), мониторинга их реализации; - развитие системы регулирования государством требований к квалификации и процедурам проверки знаний и навыков работников водного транспорта, связанных с обеспечением безопасности перевозок.

	Направления	Задачи	Мероприятия и меры
2.	Участие предприятий отрасли в подготовке кадров на условиях государственно-частного партнерства, вложение инвестиций в образование будущего работника		<ul style="list-style-type: none"> - создание образовательных центров, направленных на осуществление программ в области подготовки или переподготовки кадров; - реализация совместных образовательных проектов (в форме конференций, круглых столов, семинаров, мастер-классов и др.); - участие преподавателей в корпоративных образовательных программах с целью повышения квалификации специалистов предприятий на основе современных образовательных технологий; - создание на базе вуза научных лабораторий для осуществления научной или научно-технической деятельности; - создание и развитие институтов общественного участия: наблюдательные, попечительские, общественные, управляющие и иные виды советов в учебных заведениях; - выполнение совместных исследовательских проектов; - реализация грантовых программ в виде безвозмездного финансирования конкретных направлений деятельности: образовательных курсов и программ, научной деятельности, инновационных проектов, стипендиальных программ; - кооперирование учреждений профессионального образования с субъектами хозяйственной деятельности для формирования устойчивых двусторонних связей по трудоустройству выпускников и поддержанию процессов непрерывного образования для сотрудников предприятий; - заключение со студентами/курсантами договоров о целевом обучении, включающих обязательства организаций по обеспечению практикой и трудоустройству и ответственность гражданина по исполнению договора, включая, штрафные санкции за нарушение его условий; - внедрение интегрирующих образовательных технологий (единые информационные сети повышения квалификации в сфере вопросов, относящихся к государственному регулированию; электронные библиотеки и базы знаний) с участием крупнейших компаний и образовательных учреждений и с учетом их финансовых интересов; - создание и расширение механизмов участия отраслевых объединений работодателей, саморегулируемых организаций, предприятий транспорта в проведении общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ и/или образовательных организаций.
3.	Развитие потенциала и повышение эффективности системы подготовки кадров в отраслевых образовательных учреждениях		<ul style="list-style-type: none"> - внедрение инновационных технологий в образовательный процесс, применение технологий дистанционного обучения; - разработка современных интерактивных учебников, учебных пособий и примерных программ подготовки; - сертификация и лицензирование электронных образовательных ресурсов в соответствии с международными стандартами, в том числе требованиями МК ПДНВ; - реализация инновационных программ повышения квалификации для преподавателей вузов, научных сотрудников и других категорий работников; - использование в учебном процессе инновационных форм обучения: телеконференций, лекций в режиме видеоконференции, презентаций, онлайн-обсуждений;

	Направления	Задачи	Мероприятия и меры
		<ul style="list-style-type: none"> - усиление роли самостоятельной работы студентов и совершенствование контроля знаний студентов на всех этапах обучения на основе информационно-компьютерных технологий; - обеспечение широкого доступа обучающихся к специализированным образовательным ресурсам (общедоступные национальные библиотеки, интерактивные электронные образовательные ресурсы в сети Интернет) и информационным ресурсам научного и познавательного характера; - активная профориентационная деятельность транспортных вузов, направленная на сотрудничество со школами, в том числе создание профильных (морских, кадетских) классов; - развитие материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий; - формирование гибкой системы непрерывного образования, на основе модульных траекторий освоения новых компетенций по запросам отрасли, в том числе путем реализации высшего образования по ускоренным программам подготовки специалиста; - формирование новых моделей целевого приема и целевого обучения; заключение со студентами/курсантами договоров о целевом обучении, включающих обязательства организаций по обеспечению практикой и трудоустройству и ответственность гражданина по исполнению договора, включая, штрафные санкции за нарушение его условий; - совершенствование программ подготовки кадров в соответствии с изменяющимися требованиями рынка и повышение качества подготовки специалистов; - организация стажировок и обучение специалистов в ведущих российских и зарубежных образовательных центрах, с привлечением к этой работе объединений работодателей, коммерческих организаций, предъявляющих спрос на выпускников учреждений профессионального образования в сфере водного транспорта; - внедрение и поддержка механизмов и моделей сетевого и кластерного взаимодействия в системе отраслевого образования; - повышение показателей академической мобильности студентов и преподавателей, позволяющей обеспечить новые уровни взаимодействия различных образовательных и экономических систем, привлечение вузами для преподавания специалистов из реального сектора экономики; - разработка программы строительства ведомственного жилья для работников образовательных учреждений водного транспорта, улучшение жилищных условий за счет участия в ипотечной программе «Молодые ученые» и внебюджетных ресурсов вузов. 	
4.	Развитие обеспечения отрасли трудовыми ресурсами, внедрение современных систем управления персоналом в		<ul style="list-style-type: none"> - проработка мер государственной поддержки разработки и реализации корпоративных мероприятий по улучшению условий труда, росту объемов и содержания социальных гарантий работников, совершенствованию корпоративного управления и организации производства, созданию высокопроизводительных рабочих мест, мер стимулирующего и мотивационного характера для удержания работников, развития долгосрочных трудовых отношений;

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
<p>организациях водного транспорта</p>	<ul style="list-style-type: none"> - реализация общепрофессиональных мероприятий профориентирующего характера в сфере содействия занятости работников транспорта в целях повышения конкурентоспособности организаций водного транспорта на рынке труда как работодателей; - содействие созданию корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников, повышение его качества, производительности труда и активное участие в технической модернизации и инновационном развитии водного транспорта; - создание системы непрерывного профессионального обучения на основе разработки корпоративных планов повышения квалификации с учетом устанавливаемых государством периодичности и объемов участия работников, мониторинга их реализации; - формирование эффективной системы управления персоналом организации отрасли; - развитие эффективной системы мотивации труда в отраслевых бюджетных организациях, в том числе за счет привлечения внебюджетных средств и оптимизации структуры предприятий и организаций; - разработка мер по эффективной поддержке кадров высшей квалификации в вузах водного транспорта, формирование системы внутренних грантов и конкурсов по поддержке молодых исследователей и преподавателей; - разработка системы мер социальной поддержки молодых специалистов, работающих в организациях отрасли, в том числе повышение уровня социальных гарантий в судоходных компаниях для выпускников отраслевых вузов; - разработка системы мер стимулирования трудоустройства выпускников учебных заведений по специальностям и направлениям подготовки; - разработка программы строительства ведомственного жилья для работников бюджетных организаций водного транспорта. 	

Приложение № 6
к Стратегии развития
внутреннего водного транспорта
Российской Федерации на
период до 2030 года

О Ц Е Н К А
объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Стратегии развития
внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

Инновационный сценарий (оптимистический вариант)
(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2012 - 2030 годы	В том числе		
		2012 - 2018 годы	2019 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
Капитальные вложения				
Всего	1916	686	717	512
в том числе:				
федеральный бюджет	818	441	328	48
бюджеты субъектов Российской Федерации	1	1		
внебюджетные средства	1097	244	389	464
Расходы на прочие нужды				
Всего	344	50	147	146
в том числе:				
федеральный бюджет	231	24	98	109
бюджеты субъектов Российской Федерации	11	2	5	4
внебюджетные средства	102	24	44	33
Всего расходов				
Всего	2260	737	865	658
в том числе:				
федеральный бюджет	1051	465	427	158
бюджеты субъектов Российской Федерации	13	4	5	4
внебюджетные средства	1196	268	431	496

	2012 - 2030 годы	В том числе		
		2012 - 2018 годы	2019 - 2025 годы	2026 - 2030 годы

Затраты на НИОКР

Всего	67	25	25	17
в том числе:				
федеральный бюджет	67	25	25	17

Инновационный сценарий (пессимистический вариант)
(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2012 - 2030 годы	В том числе		
		2012 - 2018 годы	2019 - 2025 годы	2026 - 2030 годы

Капитальные вложения

Всего	989	308	354	326
в том числе:				
федеральный бюджет	277	136	92	48
бюджеты субъектов Российской Федерации	1	1		
внебюджетные средства	711	171	262	278

Расходы на прочие нужды

Всего	312	46	140	118
в том числе:				
федеральный бюджет	201	24	92	83
бюджеты субъектов Российской Федерации	12	2	5	4
внебюджетные средства	99	20	43	31

Всего расходов

Всего	1 302	359	496	446
в том числе:				
федеральный бюджет	478	161	185	132

	2012 - 2030 годы	В том числе		
		2012 - 2018 годы	2019 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
бюджеты субъектов Российской Федерации	14	4	6	4
внебюджетные средства	810	194	305	310
Затраты на НИОКР				
Всего	34	11	12	11
в том числе:				
федеральный бюджет	34	11	12	11

Приложение № 7
к Стратегии развития внутреннего водного
транспорта Российской Федерации
на период до 2030 года

Предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере внутреннего водного транспорта

Решаемая проблема	Законодательные и нормативные правовые акты, регулирующие рассматриваемую область	Предлагаемые изменения в законодательные и нормативные правовые акты	Ожидаемые результаты
<p>1. Снижение ставки земельного налога для земель, занятых объектами речных портов, судоходными гидротехническими сооружениями и инфраструктурой железнодорожного транспорта необщего пользования в составе земель транспорта или земель населенных пунктов и используемых для обеспечения их деятельности (проект Федерального закона «О внесении изменений в статью 394 части второй Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»)</p>			
<p>Ставки налогообложения земельных участков, находящихся в собственности организаций водного транспорта превышают ставки, установленные для сельхозпроизводителей.</p>	<p>Налоговый кодекс Российской Федерации</p>	<p>Внести в статью 394 НК РФ изменение путем нормативного установления пониженной ставки земельного налога в размере 0,3 процента от кадастровой стоимости на земли, занятые речными портами и судоходными гидротехническими сооружениями, организациями железнодорожного транспорта необщего пользования в составе земель транспорта или земель населенных пунктов и используемых для обеспечения их деятельности.</p>	<p>Снижение транспортных издержек в себестоимости национальных товаров, повышению производительности и рентабельности транспортных систем, что окажет положительное влияние на развитие транспортной инфраструктуры России.</p>
<p>2. Разработка и принятие федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»</p>			
<p>До настоящего времени не принят федеральный закон «О прямых смешанных (комбинированных)</p>	<p>Гражданский кодекс Российской Федерации</p>	<p>Разработан проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках».</p>	<p>Урегулирование взаимоотношений транспортных организаций и установление порядка организации перевозок по единому транспортному документу.</p>

<p>перевозках», предусмотренный статьей 788 Гражданского кодекса Российской Федерации.</p>			
<p>3. Совершенствование нормативно-правовых и технических требований к судам в сфере классификации и освидетельствования судов, а также обеспечения безопасности судоходства</p>			
<p>1. Несогласованность требований Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 с отдельными положениями Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании».</p>	<p>Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ); Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ; Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 (Техрегламент)</p>	<p>1. Предусмотреть согласованность КВВТ, ФЗ «О техническом регулировании» и Техрегламента в части установления требований к судам и подтверждению их соответствия путем внесения изменений, предусматривающих: в пункте 2 статьи 35 КВВТ РФ: - исключение ссылок на правила освидетельствования судов в процессе их эксплуатации, правила технического наблюдения за постройкой судов, правилах технического наблюдения за изготовлением материалов и изделий для судов, правилах предотвращения загрязнения с судов, правилах классификации и постройки судов, утверждаемых федеральным органом исполнительной власти в области транспорта; - введение предписаний о наличии в Положении о классификации и об освидетельствовании судов критериев и порядка уполномочивания организаций на классификацию и освидетельствование судов, требований к проведению классификации и освидетельствования судов в постройке</p>	<p>Устранение противоречий в действующих законодательных и нормативных правовых документах. Сокращение перечня услуг, предоставляемых организациями, которые уполномочены федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на классификацию и освидетельствование судов, направленных на подтверждение аналогичных требований, содержащихся в различных документах. Сохранение рассматриваемого направления деятельности нефтеналивного флота при организации разрешительной системы допуска судов в зависимости от возраста судов и добросовестности судовладельцев.</p>

		<p>и в процессе эксплуатации, а также осуществлению технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.</p> <p>в пункте 216 Техрегламента в положение о допуске к эксплуатации судов, имеющих выданные организациями, уполномоченными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на классификацию и освидетельствование судов:</p> <ul style="list-style-type: none">- свидетельство о классификации, предусмотренное подпунктом «11» статьи 14 КВВТ и подпунктом «а» пункта 515 Техрегламента, удостоверяющее соответствие судна требованиям, установленным статьей 35 КВВТ и разделом II Техрегламента;- судовое свидетельство об управлении безопасностью, предусмотренное пунктом 6 статьи 34.1 КВВТ, удостоверяющее соответствие судна требованиям, установленным подпунктом «13» пункта 1 статьи 34.1 и разделом III Техрегламента. <p>в пункте 512 техрегламента запись, определяющую, что оценка соответствия объектов регулирования, указанных в подпунктах "а" и подпунктах "б" пункта 5 настоящего технического регламента, на соответствие требованиям, настоящего технического регламента, осуществляется:</p>	
--	--	--	--

<p>2..Неурегулированность вопроса о целесообразности распространения на действующий флот требований подпункта «в» пункта 108 Технического регламента об обязательном наличии в корпусе судна двойного дна и двойных бортов, простирающихся по всей длине и высоте грузовых танков.</p>		<p>- в форме классификации, предусмотренной Статьей 35 КВВТ, на соответствие судна требованиям, установленным разделом II настоящего технического регламента;</p> <p>- в форме проверки применения на судне системы управления безопасностью, предусмотренной пунктом 6 статьи 34.1 КВВТ, на соответствие судна требованиям, установленным разделом III настоящего технического регламента.</p> <p>2. Дополнить постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623 пунктом следующего содержания: «Установить, что для нефтеналивных судов, не имеющих двойное дно и двойные борта, простирающиеся по всей длине и высоте грузовых танков, эксплуатация которых началась до вступления в силу технического регламента, продление эксплуатации на определенный период возможно в силу социальных, климатических и географических особенностей их использования по решению Министерства транспорта Российской Федерации».</p> <p>В пункте 108 Техрегламента последний абзац (Транспортные нефтеналивные суда, не удовлетворяющие требованиям подпункта "в" настоящего пункта, не могут эксплуатироваться после 31 декабря 2014 г.) исключить.</p> <p>Пункт 108 Техрегламента дополнить абзацем следующего содержания:</p>	
--	--	---	--

<p>3. Требование пункта 22 Техрегламента к наличию и составу аптечки связано с организацией лечебно-профилактических мероприятий, на которые в соответствии с п. 3 статьи 1 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ «О техническом регулировании» действие этого закона (а, следовательно, и</p>		<p>«В целях продления периода эксплуатации нефтеналивных судов, не имеющих двойного дна и двойных бортов, простирающихся по всей длине и высоте грузовых танков, эксплуатация которых началась до вступления в силу технического регламента, в ходе освидетельствования таких судов в отношении корпуса в пределах грузовой зоны должны соблюдаться указания руководства организации, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов по расширенной программе освидетельствования, содержащего схему оценки состояния, позволяющую подтверждать удовлетворительное состояние судна на момент освидетельствования и его обеспечение на продленный период эксплуатации при условии эффективного технического обслуживания».</p> <p>3. По пункту 22 Техрегламента: «На каждом судне должна находиться аптечка с лекарственными средствами и легко доступными для понимания инструкциями. Состав такой аптечки устанавливается в порядке, определенном Министерством здравоохранения Российской Федерации, с учетом числа находящихся на судне лиц, а также характера и продолжительности выполняемых рейсов»:</p> <p>- либо исключить пункт 22 из текста</p>	
---	--	--	--

<p>технических регламентов) не распространяется.</p>		<p>Техрегламента; - либо записать в редакции: «На каждом судне должна находиться аптечка для оказания первой помощи»...</p>	
<p>4 Совершенствование нормативно-правовых актов в сфере предотвращения загрязнения окружающей среды</p>			
<p>Отсутствие нормативной регламентации по обеспечению экологической безопасности при судоходстве по внутренним водным путям.</p>	<p>Кодекс внутреннего водного транспорта</p>	<p>Разработать, согласовать с Минприроды России и Минздравом России правовой документ, устанавливающий для судов, независимо от их ведомственной принадлежности и формы собственности, включая суда под иностранным флагом, постоянно или периодически работающие на внутренних водных путях Российской Федерации, нормативные требования по:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Предотвращению загрязнения внутренних водных путей: <ul style="list-style-type: none"> - подсланевыми нефтесодержащими водами, сточными водами, мусором и пищевыми отходами, образующимися в процессе эксплуатации судна; - нефтепродуктами при бункеровке судов; - нефтепродуктами при грузовых и других операциях, выполняемых на танкере; 2. Предотвращению загрязнения атмосферного воздуха выбросами вредных веществ с отработавшими газами от судовой энергетической установки; 3. Действию экипажа судна при 	<p>Урегулирование вопросов по обеспечению экологической безопасности при судоходстве на внутренних водных путях</p>

		<p>загрязнении внутренних водных путей нефтепродуктами и другими вредными веществами;</p> <p>4. Порядку взаимодействия судовладельца и капитана судна с инспекторами, осуществляющими государственный (муниципальный) контроль за предотвращением загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов;</p> <p>5. Организации производственного контроля за предотвращением загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов.</p>	
<p>5 Совершенствование нормативной правовой базы в сфере обновления флота</p>			
<p>Необходимость модернизации и обновления флота. Привлечение заказчиков на российские верфи.</p>	<p>Федеральный закон от 07.11.2011 г. № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства»;</p> <p>Постановление Правительства РФ от 22 мая 2008 г. № 383 «Об утверждении правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам</p>	<p>1. Пролонгирование действия постановления Правительства РФ от 22 мая 2008 г. № 383.</p> <p>2. Разработка схемы предоставления судового утилизационного гранта - единовременной выплаты судоходной компании при условии утилизации старого судна и одновременном размещении заказа на российской верфи на строительство нового, отвечающего высоким экологическим требованиям судна.</p>	<p>Выведение из эксплуатации морально и технически устаревшего речного флота. Решение проблемы вторичного рынка речного флота. Повышение энергоэффективности, улучшению экологической обстановки и безопасности судоходства.</p>

	на возмещение части затрат на уплату % по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и ГК «Внешэкономбанк» в 2008-2012 годах на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008-2012 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях»		
6. Предложения по структуре и содержанию проекта Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте			
Отсутствие Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте	Гражданский кодекс Российской Федерации Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации	Разработан проект Правил перевозок грузов на внутреннем водном транспорте	Установление общего для всех порядка организации и оформления на внутреннем водном транспорте перевозки различных видов грузов, обеспечения сохранности грузов, судов и контейнеров, а также условий перевозки грузов и предоставления транспортных средств для такой перевозки.
7.Внесение дополнения в Правила перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденных приказом Минтранса России от 5 мая 2012 года			
Отсутствие в Правилах перевозок пассажиров положения о том, что	Гражданский кодекс; Российская Федерация Кодекс внутреннего	Установить в Правилах перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденных	Установление возможности использования на внутреннем водном транспорте проездного билета вместо кассового чека.

<p>билеты являются документом строгой отчетности и применяется для осуществления организациями и индивидуальными предпринимателями наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники.</p>	<p>водного транспорта Российской Федерации; Правила перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденные приказом Минтранса России от 5 мая 2012 г.; Федеральный закон от 22 мая 2003 г. № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт».</p>	<p>приказом Минтранса России от 5 мая 2012 г. следующее дополнение: «Билет является документом строгой отчетности и применяется для осуществления организациями и индивидуальными предпринимателями наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники.».</p>	
<p>8.Предложения по структуре и содержанию проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» в части уточнения мест, в которых запрещается розничная продажа алкогольной продукции, и отдельным требованиям к объектам осуществления розничной продажи алкогольной продукции при оказании услуг общественного питания»</p>			
<p>Ограничение на реализацию алкогольной продукции российским и иностранным туристам, осуществляющим путешествие на круизных судах.</p>	<p>Федеральный закон от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции»</p>	<p>Статья 16: а) абзац 10 пункта 2 изложить в следующей редакции: «Запрет на розничную продажу алкогольной продукции в местах, указанных в абзацах пятом и седьмом настоящего пункта, не распространяется на розничную продажу алкогольной продукции с содержанием этилового спирта не более чем 16,5 процента объема готовой продукции, осуществляемую организациями, и на розничную продажу пива и пивных напитков, осуществляемую</p>	<p>Снижение введенных ограничений в отношении круизных судов, предназначенных для оказания услуг туристического обслуживания, и требования к наличию стационарных торговых объектов и складских помещений к организациям, оказывающим услуги общественного питания на транспорте.</p>

		<p>индивидуальными предпринимателями, при оказании этими организациями и индивидуальными предпринимателями услуг общественного питания, а также на розничную продажу алкогольной продукции, осуществляемую магазинами беспошлинной торговли и на розничную продажу алкогольной продукции при оказании услуг общественного питания в ресторанах и барах круизных судов, закрепленных на определенном туристском маршруте (морском, речном, озерно-речном) и предназначенных для оказания услуг туристского обслуживания и размещения на их борту участников круиза (круизных пассажиров), совершающих поездку по водному маршруту с целью посещения одного или нескольких портов».</p> <p>б) пункт 6 дополнить новым абзацем третьим следующего содержания: «Требования о наличии стационарных торговых объектов и складских помещений, установленные абзацем первым и вторым п. 6 ст. 16 не применяются к организациям, осуществляющим розничную продажу алкогольной продукции при оказании услуг общественного питания на транспорте»;</p> <p>абзац третий, четвертый, пятый считать четвертым, пятым и шестым соответственно;</p> <p>абзац пятый изложить в следующей редакции:</p>	
--	--	---	--

		<p>«Требования, указанные в абзаце четвертом настоящего пункта, не распространяются на розничную продажу пива и пивных напитков, осуществляемую организациями и индивидуальными предпринимателями при оказании ими услуг общественного питания»;</p> <p>абзац шестой изложить в следующей редакции:</p> <p>«Требования к стационарным торговым объектам и складским помещениям, указанные в абзацах первом, втором, четвертом настоящего пункта, устанавливаются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти»;</p> <p>Статья 19:</p> <p>а) подпункт 3 пункта 3.2. дополнить абзацем в следующей редакции:</p> <p>«Организации, осуществляющие розничную продажу алкогольной продукции при оказании услуг общественного питания на транспорте, вместо документов, подтверждающих наличие у заявителя стационарных торговых объектов и складских помещений, предоставляют документы, подтверждающие наличие помещений в которых будет осуществляться такая деятельность».</p>	
--	--	--	--

9.Внесение изменений в Федеральный закон «Об альтернативной гражданской службе»

<p>Выпускники речных училищ и высших учебных заведений отрасли не всегда работают по специальности.</p>	<p>Федеральный закон «Об альтернативной гражданской службе»</p>	<p>Внести изменения в статьи 2, 4, 11, 12 Федерального закона «Об альтернативной гражданской службе» в части:</p> <p>1) расширения установленного статьей 2 перечня оснований для реализации права на замену военной службы по призыву альтернативной гражданской службой. Возможность выбора работы на судах внутреннего плавания в качестве альтернативной гражданской службы не должна быть обусловлена его убеждениями или вероисповеданием, а зависеть от включения данной профессии в специальный список профессий, утверждаемый Правительством Российской Федерации (как предложение);</p> <p>2) дополнения пункта 3 статьи 4 указанием на прохождение альтернативной гражданской службы а организациях всех форм собственности, осуществляющих деятельность по перевозке грузов и пассажиров внутренним водным транспортом;</p> <p>3) исключения в отношении членов экипажей судов, в статьях 11 и 12 указанного закона, предоставление и проверку информации об убеждениях гражданина, препятствующих прохождению военной службы.</p>	<p>Стимулирование выпускников отраслевых учебных заведений заключать трудовые договоры с российскими судовладельцами</p>
---	---	--	--

10. Внесение изменений в Федеральный закон от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»			
<p>Правила о квотировании рабочих мест для инвалидов, не учитывает отраслевую принадлежность работодателя и характер условий труда, которые во многих случаях могут исключать возможность привлекать к работе инвалидов</p>	<p>Федеральный закон от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»</p>	<p>Внести в первый абзац статьи 21 Федерального закона от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» дополнение: «При расчете квоты, из среднесписочной численности работников исключаются должности, работа на которых непосредственно связана с движением транспортных средств».</p>	<p>Устранение противоречий законодательных и нормативных правовых актов Российской Федерации.</p>
11. Совершенствование нормативных правовых актов в сфере образования на внутреннем водном транспорте			
<p>Отсутствие образовательного стандарта по совмещению профессий «судовождение» и «эксплуатации судового электрооборудования и средств автоматики», необходимость включения в Федеральные государственные образовательные стандарты высшего и среднего профессионального образования обязательной подготовки по специальностям рядового состава: «рулевой моторист», «матрос -</p>	<p>Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 23 декабря 2010 г. № 2026</p>	<p>Разработать федеральный образовательный стандарт высшего профессионального образования по направлению подготовки (специальности) техник-судоводитель внутреннего водного и прибрежного плавания с правом эксплуатации судовой энергетической установки. Включить в Федеральные государственные образовательные стандарты высшего и среднего профессионального образования обязательной подготовки по специальностям рядового состава: «рулевой моторист», «матрос - моторист», «матрос», «рулевой для прибрежного и внутреннего плавания».</p>	

моторист», «матрос», «рулевой для прибрежного и внутреннего плавания»			
12.Предложение по структуре и содержанию проекта федерального закона «О внесении изменений в пункт 1 статьи 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»			
Отсутствие необходимости лицензирования видов деятельности по перевозке пассажиров и деятельности по перевозке опасных грузов на морском и внутреннем водном транспорте, деятельность по осуществлению буксировок морским транспортом в связи с их государственным регулированием на комплексной основе	Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности»	Исключить деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров, деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом опасных грузов и деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом из перечня лицензируемых видов деятельности, и внести соответствующие изменения в пункт 1 статьи 12 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности»	Устранение избыточных административных барьеров.
13.Совершенствование нормативной правовой базы в сфере регистрации судов			
1.Неурегулированность вопроса о государственной регистрации шлюпок и иных плавучих средств, которые являются принадлежностями судов, используемых в целях судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации	Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации; Правила государственной регистрации судов, утвержденные приказом Минтранса России от 26 сентября 2001 г. № 144	Пункт 1.1 статьи 16 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации дополнить положением о том, что: «шлюпки и иные плавучие средства, являющиеся принадлежностями судна, не подлежат государственной регистрации».	Установление единообразия норм российского законодательства

<p>2. Неоправданно долгий срок регистрации судна внутреннего водного плавания по сравнению с морским судном</p>		<p>2. В статье 19 КВВТ РФ: пункт 3 изложить в следующей редакции «Орган, осуществляющий государственную регистрацию судна, в течение трёх дней со дня получения заявления правообладателя с просьбой о государственной регистрации судна рассматривает его и принимает решение о государственной регистрации судна или об отказе в такой регистрации.».</p>	
<p>14. Предложения по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте</p>			
<p>Возложение на организацию обязанности по предотвращению проникновения на ТС и ОТИ лиц, намеревающихся совершить террористический подразумевает: - приобретение и установку дорогостоящего оборудования контроля доступа (не просто сканирующих рамок, а оборудования позволяющего «воспрепятствовать проникновению нарушителя, в том числе</p>	<p>Федеральный закон «О транспортной безопасности»</p>	<p>Внести изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности», позволяющие дифференцировать обязанности транспортных организаций по обеспечению защищенности ТС и ОТИ в зависимости от характера акта незаконного вмешательства: 1. Исключить из обязанностей транспортных организаций требования о самостоятельной защите ТС от актов террористической направленности. 2. В отношении иных, менее тяжких, видов актов незаконного вмешательства на транспорте (грабеж, кража, хулиганство и пр.) устанавливаемые законом обязанности организации могут включать как самостоятельное пресечение таких действий, так и</p>	<p>Предлагаемые изменения будет соответствовать ФЗ «О противодействии терроризму», устранил противоречие с пп. 3 п. 2 ст. 12 ФЗ «О ТБ», а также устранил предпосылки для принятия заведомо трудноисполнимых подзаконных нормативных актов. Введение предлагаемой дифференциации обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры в зависимости от характера акта незаконного вмешательства позволит на уровне ФЗ «О ТБ» и подзаконных нормативных актов: - законодательно ограничить необходимость проведения оценки уязвимости исключительно ТС и ОТИ высших категорий, предусмотрев для остальных категорий самостоятельную разработку планов обеспечения транспортной</p>

<p>оснащенного специальными техническими средствами, на критические элементы ТС»);</p> <ul style="list-style-type: none"> - необходимость заключения договоров охраны со специализированными подразделениями с особыми уставными задачами (причем такие подразделения, как правило, не могут находиться на транспортном средстве, а значит, договоры являются заведомо неэффективными); - возложение ответственности на саму организацию в случае теракта. Т.е. обсуждаемая норма закона (п. 1 ст. ...) - создает основания для принятия нормативных актов, обладающих признаками коррупциогенности, в том числе установление трудноисполнимых требований, с возложением ответственности независимо от исполнения этих требований. 		<p>передачу информации об акте незаконного вмешательства в правоохранительные органы.</p> <p>3. В отношении актов незаконного вмешательства, предполагающих исключительно порчу имущества субъекта транспортной инфраструктуры организация должна сама определять степень своего участия в предотвращении таких актов, допуская, в том числе, компенсацию возникающего ущерба за счет страхования собственного имущества.</p>	<p>безопасности (без проведения оценки уязвимости);</p> <ul style="list-style-type: none"> - обосновать значительное снижение нормативных требований к устанавливаемому оборудованию ТБ (обязательные задачи субъекта сокращаются от «обнаружить, сообщить, пресечь» до «обнаружить и сообщить»); - предусмотреть отказ от обязательной специальной подготовки и переподготовки сотрудников субъектов транспортной инфраструктуры, при этом установив дополнительные требования к обязательным профессиональным стандартам обучения соответствующим профессиям; - исключить обязанность организаций заключать договоры со специализированными подразделениями ТБ (сохранив возможность их заключения в добровольном порядке); - освободить организации от презюмируемой ответственности за непредотвращение теракта.
---	--	---	--

<p>Установление в национальном законодательстве повышенных требований в области транспортной безопасности, отличных от международных, влечет необходимость распространения этих требований безопасности на все транспортные средства, заходящие на российскую территорию. В противном случае, иностранные перевозчики, перевозящие подавляющую часть российских внешнеторговых грузов, не будут соблюдать требования российского законодательства в области транспортной безопасности и, тем самым, получат значительное конкурентное преимущество перед российскими компаниями.</p>			
--	--	--	--

15. Предложение по совершенствованию нормативной правовой базы в сфере проведения энергетического обследования на внутреннем водном транспорте.

<p>Отсутствие возможности реализации требований о проведении обязательного энергетического обследования судоходными компаниями, не имеющими на своем балансе зданий и сооружений, при эксплуатации которых в течение календарного года используются энергетические ресурсы в объемах более 10 млн. рублей., в отношении морских и речных судов</p>	<p>Федеральный закон от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623; Технический регламент о безопасности объектов морского транспорта, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12.08.2010 № 620;</p>	<p>Предлагается: - пункт 5 части 1 статьи 16 Федерального закона дополнить словами: без учета затрат на приобретение топлива, используемого в транспортных средствах этой организации. - в пункте 4 части 1 статьи 16 Федерального закона предлагается уточнить, что проведение энергетического обследования является обязательным для организации, осуществляющие производство и (или) транспортировку воды, природного газа, тепловой энергии, электрической энергии, добычу природного газа, нефти, угля, производство нефтепродуктов, переработку природного газа, нефти, транспортировку нефти, нефтепродуктов непосредственно трубопроводным транспортом.</p>	<p>Устранение избыточных требований к судовладельцам и снижение затрат на их выполнение.</p>
--	--	---	--