ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 29 февраля 2016 г. № 327-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Стратегию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Стратегия).

2. Минтрансу России:

представить совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организациями в 6-месячный срок в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Стратегии;

обеспечить совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти реализацию Стратегии.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при формировании региональных программ развития предусматривать меры по реализации в пределах своей компетенции мероприятий, предусмотренных Стратегией.

4. Признать утратившим силу распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 июля 2003 г. № 909-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 28, ст. 2945).

Председатель Правительства
Российской Федерации Д.Медведев

2886368

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 29 февраля 2016 г. № 327-р

СТРАТЕГИЯ

развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

I. Оценка современного состояния, проблемы и возможности развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации

В настоящее время эксплуатируемая сеть внутренних водных путей России составляет 101,7 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 Российский регистр гидротехнических сооружений и подлежат декларированию безопасности. На реках России функционирует более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных 704 береговыми и 235 плавучими кранами. Состав флота речных судоходных компаний многообразен и позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. На учете в Российском Речном Регистре состоит 13022 грузовых и пассажирских судна, в Российском морском регистре судоходства - 641 судно смешанного (река - море) плавания (классы II-СП и III-СП), которые эксплуатируются под российским флагом. При этом 95 процентов перевозок грузов и 86 процентов перевозок пассажиров выполняются предприятиями негосударственных форм собственности.

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

В то же время на долю внутреннего водного транспорта в Российской Федерации приходится менее 1,5 процента общего объема

перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта, в то время как в Германии - 11 процентов, Нидерландах - 34 процента, Франции - 10 процентов грузооборота при устойчивой тенденции роста речных перевозок, прежде всего грузов в контейнерах. При этом 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 и в Нидерландах - 1 : 0,5 : 23.

Максимальный объем речных перевозок был достигнут в конце 80-х годов XX века, в 1989 году он составлял более 580 млн. тонн. Позиция внутреннего водного транспорта в транспортной системе России за 1989 - 2014 годы существенно ослабла. Объем перевозок грузов уменьшился в 4,6 раза и составил в 2014 году 124,8 млн. тонн (включая объем заграничных перевозок грузов судами смешанного (река - море) плавания).

Основными факторами, определившими резкое снижение объемов речных перевозок в последнее десятилетие XX века, являются:

падение объемов производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции в период экономического спада российской экономики в 90-е годы XX века, 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 1989 - 2014 годы уменьшились по следующим видам грузов:

строительные грузы - более чем в 5 раз, в том числе песок собственной добычи - в 8 раз;

нефтепродукты наливом - в 1,7 раза;

лес в плотах - в 10 раз;

каменный уголь - в 5,7 раза;

химические и минеральные удобрения - в 2,7 раза.

Начиная с 2000 года наметилась положительная динамика в развитии грузовых перевозок внутренним водным транспортом - с 2000 по 2008 год объем перевозок увеличился в 1,5 раза и составил 151 млн. тонн. Однако под влиянием мирового финансового кризиса и последовавшей за ним экономической рецессией произошло падение объемов речных перевозок в 2009 году до 97 млн. тонн, что составило 64 процента уровня 2008 года, а по сравнению с 1989 годом объемы речных перевозок снизились почти в 6 раз.

В 2014 году объемы перевозок внутренним водным транспортом не превысили докризисного уровня, что свидетельствует о снижении конкурентоспособности этого вида транспорта и необходимости принятия эффективных управленческих решений по его модернизации.

Около 60 процентов в объеме речных перевозок составляют низкорентабельные грузы. Объем внешнеторговых грузов, перевозимых по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (нефтепродуктов, леса, металла, удобрений и других высокотарифицируемых грузов), составил в 2014 году 30,9 млн. тонн, или 24,8 процента общего объема перевозок, при этом грузы в контейнерах практически не перевозятся, а объем транзитных перевозок составляет 490,7 тыс. тонн.

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом за период с 1980 по 2014 год снизился в 8 раз - с 103 до 12,7 млн. человек. Наряду с падением объемов перевозок в 90-х годах XX века произошло падение спроса на пассажирские перевозки внутренним водным транспортом из-за снижения платежеспособного спроса населения.

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 процента населения пользуются услугами этого вида транспорта, в Архангельской области - 77 процентов, в Хабаровском крае - 55 процентов, в Республике Коми - 47 процентов, в Республике Саха (Якутия) - 26 процентов, в Ханты-Мансийском автономном округе - Югре - 26 процентов, а в Волгоградской, Ярославской и Самарской областях этот показатель составляет соответственно 45 процентов, 42 процента и 30 процентов. 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 перевозок пассажиров на туристских маршрутах по внутренним водным путям составляют 300 - 400 тыс. человек в год.

Объемы перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в 2000 - 2014 годах приведены в приложении № 1.

Несмотря на относительно низкий уровень аварийности на внутреннем водном транспорте по сравнению с другими видами транспорта, задача обеспечения безопасности судоходства, особенно при перевозке пассажиров и опасных грузов, является приоритетной. Вступление в силу положений технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта (с изменениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2015 г. № 426 "О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623") в части требований к судам, перевозящим по внутренним водным путям нефть и нефтепродукты, приведет к необходимости вывода из эксплуатации 228 единиц самоходных и 330 единиц несамоходных судов.

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

За 1985 - 2014 годы существенно ухудшились показатели, характеризующие качество судоходных условий на внутренних водных путях России.

Сократилась протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, например, в навигацию 2014 года по сравнению с 1991 годом - с 67 тыс. км до 48,8 тыс. км, или на 27 процентов, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 8,9 тыс. км, гарантированные глубины судовых ходов были снижены на 26,4 тыс. км водных путей, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 20,3 тыс. км, или на 54 процента водных путей с гарантированными габаритами. К настоящему времени лишь около третьей части общей протяженности внутренних водных путей сохранили значения гарантированных габаритов судового хода на уровне 1991 года. Потери провозной способности внутренних водных путей, исходя из

существующих и прогнозных грузопотоков по отдельным участкам из-за снижения качественных показателей судовых ходов, составляют 83,7 млн. тонн (67 процентов к достигнутому объему перевозок), в том числе за счет снижения габаритов судовых ходов - 45,9 млн. тонн, движения флота только в дневное время суток - 37,8 млн. тонн.

Имеются существенные инфраструктурные ограничения судоходства на магистральных водных путях, прежде всего это касается Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, где протяженность участков с глубиной менее 4 метров на сегодняшний день составляет 1756 км, то есть около 25 процентов всей протяженности водных путей глубоководной системы. Критически лимитирующими участками на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, существенно ограничивающими ее пропускную способность, являются Нижегородский участок р. Волги в районе пос. Городец, участок от Кочетовского гидроузла до пос. Аксай на р. Дон, Нижне-Свирский шлюз.

Ухудшилось техническое состояние судоходных гидротехнических сооружений из-за многолетнего недофинансирования за счет средств федерального бюджета. В 2008 - 2014 годах реализация комплекса мероприятий позволила повысить количество сооружений с нормальным уровнем безопасности на 36 единиц, сократить число объектов с неудовлетворительным и опасным уровнем на 60 единиц. Однако улучшение технического состояния судоходных гидротехнических сооружений осуществляется медленными темпами. В настоящее время только 87 сооружений (или 25,8 процента общего количества сооружений, подлежащих декларированию безопасности) имеют нормальный уровень безопасности.

В неудовлетворительном состоянии находится и практически не обновляется основная производственная база путевого хозяйства (технический (обслуживающий) флот, навигационное оборудование внутренних водных путей). По состоянию на 1 января 2014 г. на балансе администраций бассейнов внутренних водных путей числилось 2635 единиц судов технического (обслуживающего) флота, из них годных к эксплуатации - 2202 единицы. Из общего количества земснарядов, годных к эксплуатации, 73 процента имеют возраст более 26 лет, в том числе 22 процента - свыше 40 лет, возраст 83 процентов 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. Негативные последствия инфраструктурных ограничений приобрели особую остроту в навигацию 2014 и 2015 годов ввиду маловодья, что привело к невозможности сквозного судоходства по главной водной артерии страны. Резко снизилась эффективность использования крупнотоннажных судов ввиду низкой загрузки из-за ограничения глубин (до 50 процентов грузоподъемности) и длительных простоев (до 5 - 6 суток) в ожидании шлюзования. В 2014 году совокупные финансовые потери судоходных компаний, осуществляющих судоходство по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, составили 3 млрд. рублей, ожидаемые потери в 2015 году оцениваются в 8 млрд. рублей.

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

Средний возраст грузового флота составляет 32 года, пассажирского - 33 года, судов, используемых на туристских маршрутах, - 41 год, при этом более 75 процентов самоходных грузовых судов и буксиров имеют возраст свыше 25 лет. За последние 5 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 процентов) вследствие ограниченного периода навигации, снижения эффективности эксплуатации флота из-за инфраструктурных ограничений, роста цен на топливо (цены на дизельное топливо за последние 3 года выросли почти на 70 процентов) и неопределенности тенденций развития грузовой базы обусловливают длительные сроки окупаемости инвестиций в строительство грузового флота (более 12 лет) и пассажирского флота (более 25 лет).

Общее количество причалов в речных портах составляет 608 единиц (протяженность - 81,8 тыс. пог. метров). Большинство портовых сооружений введено в эксплуатацию более 37 лет назад, 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 более 30 лет. Доля кранов старше нормативного срока службы (25 лет) оценивается в 70 - 80 процентов 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 г. Москвы.

Мультимодальные перевозки с использованием внутреннего водного транспорта не получили развития, в настоящее время в портах России перегружается около 6 млн. тонн 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 предоставления 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 90-ми годами прошлого века;

снижение производственного потенциала, в том числе ухудшение качественных параметров внутренних водных путей, технического состояния судоходных гидротехнических сооружений, наличие "узких мест" на внутренних водных путях 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 Российской Федерации, 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 годы возросла на 20 процентов и составляет более 16 процентов протяженности железнодорожных путей основных 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 процентов.

В то же время четверть автомагистралей федерального значения работает в режиме перегрузок. Например, доля протяженности дорог с загрузкой выше нормативной составляет в Чувашской Республике - 71 процент, в Нижегородской области - 66 процентов, в Республике Татарстан - 59 процентов, в Республике Марий Эл - 54 процента, в Удмуртской Республике - 47 процентов, в Самарской области - 38 процентов, а общая протяженность таких автомобильных дорог составляет 1695 км. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15 процентов 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 в том числе повышение в 2 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 углекислого газа на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5 процентов выбросов на автомобильном и 20 процентов 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. тонн. Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздуха в крупных городах (до 80 процентов общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 процентов.

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 соответственно 25 процентов и 53 процента уровня этого показателя на автомобильном и железнодорожном транспорте. Соотношение удельных расходов бюджета (в руб/км) на содержание и развитие инфраструктуры внутренних водных путей и автомобильных дорог в среднем за последние 6 лет составляет по текущим затратам - 1 к 30, по капитальным - 1 к 12.

Реализация преимуществ внутреннего водного транспорта на основе комплекса мер, направленных на восстановление инфраструктуры внутренних водных путей, портов, обновление транспортного флота, мер государственной поддержки развития речных перевозок позволит обеспечить сбалансированность развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в период пиковых нагрузок в навигационный период, переключения части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков автомобильных дорог, оптимизации транспортных схем доставки грузов, повышения доступности транспортных услуг в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, а также за счет роста транзитного потенциала.

II. Прогноз грузовой базы 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 инновационному сценарию развития экономики в соответствии с прогнозом Министерства

экономического развития Российской Федерации. 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, а также 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 в среднесрочном и долгосрочном периодах и корректировочные региональные коэффициенты для регионов отправления грузов внутренним водным и железнодорожным транспортом.

Прогноз переключения грузопотоков с наземных видов транспорта 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 (река - море) 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 прогнозируемом периоде.

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

Результаты моделирования грузопотоков, тяготеющих к внутренним водным путям, по релевантной номенклатуре грузов (исходя из уровня тарифных ставок и расстояния перевозки) показывают, что стоимость перевозки внутренним водным транспортом становится ниже стоимости перевозки автомобильным на расстоянии более 200 - 300 км для сухогрузов и более 600 км 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.

Консолидированный рост грузовой базы внутреннего водного транспорта при реализации инновационного сценария развития экономики может составить до 242 млн. тонн к 2030 году.

Наибольший потенциал роста грузовой базы, в том числе за счет переключения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт, имеется в бассейнах Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации. 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, при этом пропускная способность Волго-Донского водного пути к настоящему времени уже практически исчерпана.

Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом на период до 2030 года приведен в приложении № 2.

III. Цели и индикаторы развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации

1. Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы

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 видов транспорта на внутренний водный транспорт, снижение совокупной экологической нагрузки транспортной отрасли, повышение производительности труда, 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, особенно Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, повышение занятости населения.

Наиболее полное использование потенциальных возможностей внутренних водных путей позволит снизить грузонапряженность автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов, восстановить отраслевой производственный потенциал, улучшить качественные параметры внутренних водных путей, в том числе в восточных бассейнах, ликвидировать "узкие места" и обеспечить существенный рост пропускной способности Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, динамичное обновление грузового и пассажирского флота, развитие портовых мощностей и строительство логистических терминалов, создать информационную среду мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Индикаторами являются:

протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов;

протяженность внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой;

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

перевалка грузов речными портами России;

доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом;

доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта;

производительность труда на внутреннем водном транспорте.

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, а также ожидаемые системные изменения, связанные с реализацией мер государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта, направленные на повышение его конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности, 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.

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

Достижение этой 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 перевозок пассажиров на туристских маршрутах.

Индикаторами являются:

средний возраст грузового флота;

средний возраст флота, используемого на туристских маршрутах;

общая грузоподъемность флота;

средний удельный расход топлива (электроэнергии) на один приведенный т-км.

Индикаторы отражают конкурентоспособность и темпы обновления флота в прогнозируемом периоде, его потенциальную провозную способность, динамику развития отечественного судостроения, снижение уровня энергоемкости внутреннего водного транспорта до уровня показателей передовых стран.

3. Повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей

Достижение этой 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

внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации обеспечит рост перевозок, в том числе внешнеторговых и транзитных грузов, ускорение времени и снижение стоимости доставки товаров.

Индикаторами являются:

количество контейнерных линий;

количество мультимодальных терминалов;

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.

4. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров

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

В рамках указанной цели предполагается прежде всего 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 такой транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, в том числе на скоростных линиях. Предполагается развитие перевозок пассажиров внутренним водным транспортом по городским и пригородным маршрутам в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Индикаторами являются:

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.

5. Повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта

Реализация этой цели позволит обеспечить уровень безопасности и информационного обеспечения 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), а также обеспечить потребность внутреннего транспорта в специалистах с высоким уровнем профессиональной подготовки, прежде всего плавсостава.

Индикаторами являются:

доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности, в общем количестве судоходных гидротехнических сооружений;

доля объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям обеспечения транспортной безопасности, в общем количестве объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, требующих защиты от актов незаконного вмешательства;

объем выбросов углекислого газа на один приведенный т-км;

объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км;

доля организаций внутреннего водного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, в общем количестве организаций.

Индикаторы реализации настоящей Стратегии приведены в приложении № 3.

IV. Задачи и мероприятия, обеспечивающие достижение долгосрочных целей Стратегии

Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы будет достигнуто на основе решения следующих задач:

повышение пропускной способности внутренних водных путей;

развитие портовой инфраструктуры;

разработка и реализация мер государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом;

обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом;

создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях;

совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Повышение пропускной способности внутренних водных путей, прежде всего Единой глубоководной системы европейской части 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 к 2018 году на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации;

реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;

обновление судов технического (обслуживающего) флота.

Мероприятия по улучшению качественных параметров внутренних водных путей предусматривают увеличение гарантированных габаритов

судовых ходов на внутренних 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 является переход к 2018 году на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации.

Для комплексного решения проблемы ликвидации "узких мест" на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации предусматривается строительство:

второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла (2012 - 2017 годы);

Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге (2016 - 2020 годы);

Багаевского гидроузла на р. Дон (2016 - 2020 годы).

Реализация этих проектов позволит обеспечить достижение унифицированной глубины, составляющей 4 метра, на всем протяжении магистральных водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации для существенного повышения эффективности и конкурентоспособности перевозок внутренним водным транспортом, динамичного обновления транспортного флота.

Важнейшим стратегическим проектом увеличения пропускной способности Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации является проектирование вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути, лимит пропускной способности которого к настоящему времени исчерпан. Волго-Донской водный путь имеет особое значение в системе широтных и меридиональных международных транспортных коридоров. Прогнозные оценки перевозок по каналу показывают, что грузопотоки внешнеторговых и транзитных грузов (нефтепродуктов, металла, серы, удобрений и др.) имеют огромный потенциал роста.

Проектирование вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути предусматривается в 2027 - 2030 годах для поэтапного строительства объектов в последующий период.

Строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути позволит увеличить пропускную способность всей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, снизить высокую загруженность наземных магистралей в Южном федеральном округе, обеспечить условия для динамичного развития экспортно-импортных и транзитных перевозок, в том числе в контейнерах, при достижении высоких показателей социально-экономической, коммерческой и бюджетной эффективности проекта.

В случае реализации проекта будет создан альтернативный водный путь с современными гидротехническими сооружениями, который позволит значительно сократить время прохождения указанного участка и существенно повысить рентабельность перевозок. Это обеспечит снижение риска аварийных ситуаций при высокой интенсивности судопотока, а также исключит чрезвычайные риски полной остановки судоходства на длительное время.

Для реализации проекта предполагается использовать механизм государственно-частного партнерства.

Крупные инвестиционные проекты, реализуемые в рамках настоящей Стратегии, приведены в приложении № 4.

Мероприятие по обновлению судов технического (обслуживающего) флота направлено на решение проблемы высокого износа и среднего возраста судов. При реализации настоящей Стратегии будет построено 825 единиц флота, в том числе 70 земснарядов, 403 обстановочных судна. Механизм реализации мероприятия предполагает прямое финансирование из федерального бюджета.

Развитие портовой инфраструктуры предусматривает осуществление следующих мероприятий:

совершенствование механизма управления имуществом речных портов;

обновление перегрузочной техники в речных портах;

совершенствование кредитной и таможенной политики при приобретении перегрузочной техники для речных портов.

Совершенствование механизма управления имуществом речных портов предполагает создание системы контроля технического состояния причальных стенок, рассмотрение целесообразности и возможности их приватизации вне стратегических портов, составление реестра причальных

стенок, включающего данные о текущем техническом состоянии, собственнике и эксплуатационном статусе.

Предусматривается кардинальное обновление парка перегрузочной техники в речных портах, в том числе с использованием механизмов государственной поддержки (субсидирование кредитной ставки при покупке нового перегрузочного оборудования, введение нулевой таможенной пошлины на перегрузочное оборудование для речных портов, не производимое в Российской Федерации). Это позволит повысить рентабельность перегрузочных работ и создать финансовую основу для обновления портовой техники.

Для перераспределения релевантных грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт предусматриваются разработка и реализация следующих мер государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом:

разработка мер нормативно-правового и финансового регулирования, направленных на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом;

законодательное ограничение на уровне субъектов Российской Федерации использования большегрузных автомобилей в городах, где имеются внутренние водные пути;

разработка и реализация мер по привлечению грузопотоков, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям;

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 эффективный механизм государственной поддержки переключения перевозок массовых грузов с наземных видов транспорта, прежде всего автомобильного, на внутренний водный транспорт, 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 внутренним водным транспортом достигается за счет совершенствования тарифной политики, предусматривающей сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка - от демпинговых тарифов.

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

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

Приоритетное использование внутреннего водного транспорта в транспортной системе России обеспечит оптимизацию средств федерального бюджета 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.

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 морских и речных грузовых и пассажирских перевозок.

Мероприятия направлены на упрощение документооборота как для судовладельцев, так и для получателей и отправителей грузов. Внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских и речных грузовых и пассажирских перевозок обеспечит электронную передачу данных администрациям морских портов и государственным контрольным органам о судах, автоматизированное планирование пропуска судов в морских и речных пунктах пропуска.

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;

развитие перевозок пассажиров на туристских маршрутах.

Обеспечение обновления и роста тоннажа флота достигается за счет реализации следующих мероприятий:

разработка и реализация мер государственной поддержки обновления флота;

разработка программы обновления судов речного флота и смешанного (река - море) плавания на основе внедрения механизма выплат российским организациям на приобретение гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию;

обновление флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, на основе реализации механизма операционного лизинга судов;

строительство 13550 грузовых и вспомогательных судов, в том числе 750 самоходных грузовых судов внутреннего плавания и 490 судов смешанного (река - море) плавания.

Предполагается реализация таких мер государственной поддержки обновления флота, как компенсация процентной ставки при кредитовании строительства судов на российских верфях, использование механизма лизинга для обновления речного флота и судов смешанного (река - море) плавания, в том числе флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

Мероприятия направлены на решение проблемы, связанной с неблагоприятной возрастной структурой флота, недостатком его провозной способности при потенциальном росте грузовой базы, выведения из эксплуатации морально и технически устаревшего речного флота.

Программа обновления судов речного флота и смешанного (река - море) плавания на основе внедрения механизма выплат российским организациям на приобретение гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, предполагает разработку и реализацию схемы предоставления субсидии - единовременной выплаты судоходной компании при условии утилизации старого судна и одновременном размещении заказа на российской верфи на строительство нового, отвечающего высоким экологическим требованиям судна, что позволит решить проблему вторичного рынка речных судов, повысить энергоэффективность, улучшить экологическую обстановку и безопасность судоходства.

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

оснащение судов внутреннего и смешанного (река - море) плавания аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, электронными картографическими системами, государственная поддержка оснащения транспортных судов навигационными системами;

реконструкция лабораторий навигационной информации для создания и корректуры электронных навигационных карт в бассейнах внутренних водных путей, создание электронных навигационных карт на боковых и малых реках;

разработка программы модернизации судов и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта по снижению их негативного воздействия на окружающую среду;

разработка мер стимулирования модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива;

совершенствование комплексного обслуживания судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов;

проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях;

обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами;

разработка и реализация программы строительства технологически совершенных судов (сборщиков льяльных вод, станций комплексной очистки судов и нефтемусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота;

оснащение портов средствами для защиты окружающей среды.

Развитие перевозок пассажиров на туристских маршрутах обеспечивается за счет реализации следующих мероприятий:

разработка мер государственной поддержки обновления туристического флота;

строительство 55 судов для использования на туристских маршрутах.

Оказание мер государственной поддержки приобретения новых судов, используемых на туристских маршрутах, направлено на решение проблемы высокого среднего возраста этого флота (около 43 лет) в условиях длительных сроков окупаемости строительства новых судов.

В целях повышения 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 и 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 Российской Федерации как важнейшего водного пути международного значения.

Для решения задачи обеспечения доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт зачастую является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, предусмотрены следующие мероприятия:

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

разработка типовых проектов судов для восточных бассейнов, в том числе мелкосидящего флота, на основе предложенной сетки с учетом требований грузовладельцев и судовладельцев;

разработка комплекса мер, направленных на системное использование транспортного потенциала Северного морского пути и внутренних водных путей Сибири для обеспечения роста объемов перевозок;

совершенствование тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности.

Создание тримодальных логистических центров является необходимым условием 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 тримодальных терминалов с использованием механизма государственно-частного партнерства.

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

обоснование комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;

модернизацию системы международных 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;

развитие контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору "Север - Юг" внутренним водным транспортом.

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

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:

разработка мер государственной поддержки перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров;

совершенствование законодательства в сфере социально значимых перевозок;

строительство (реконструкция) с участием бюджетов субъектов Российской Федерации и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров;

разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития речных пассажирских перевозок;

разработка мер по финансированию строительства пассажирского флота при поддержке субъектов Российской Федерации.

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

Решение этой 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 Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим.

Повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта 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 квалификации, 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 внутренних водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, Сибири и Дальнего Востока;

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

реконструкция и развитие сетей ведомственной технологической связи на внутренних водных путях по бассейнам на основе международных стандартов речных информационных служб.

Реализация задачи повышения 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:

обеспечение соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным;

внесение изменений в технические регламенты в части создания условий для инвалидов и маломобильных групп граждан при строительстве и эксплуатации пассажирских судов;

расширение использования экологически безопасных перегрузочных технологий;

совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок.

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

повышение качества обучения в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года (ПДНВ-78/95) и федеральными государственными образовательными стандартами, в том числе за счет модернизации и обновления учебно-лабораторного и тренажерного оборудования;

включение отраслевых предприятий в образовательный процесс на условиях сетевой формы реализации образовательных программ, государственно-частного партнерства, инвестирование в образование будущего работника в рамках целевого обучения;

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 учебно-производственных судов для обеспечения плавательной практики курсантов, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий;

разработка мер по повышению престижа флотских профессий, поддержка и развитие клубов юных моряков, детских и студенческих яхт-клубов.

Мероприятия по государственной поддержке развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации приведены в приложении № 5.

Общие задачи, направленные на достижение всех целей настоящей Стратегии, включают в себя:

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 научно-исследовательскими институтами 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 к настоящей Стратегии.

Исходя из целей и задач, определены основные направления научного обеспечения настоящей Стратегии, ориентированные на создание и внедрение инновационных технических, технологических и управленческих решений, которые сгруппированы по видам научно-исследовательских работ (фундаментальные поисковые, проблемно ориентированные и прикладные работы).

Расчет потребности внутреннего водного транспорта в выпускниках образовательных учреждений по уровням образования и укрупненным группам направлений подготовки (специальностей) показывает, что

отрасль испытывает острый недостаток кадров рабочих специальностей. Потребность внутреннего водного транспорта в специалистах с высшим образованием и средним профессиональным образованием на сегодняшний день может быть в полном объеме восполнена за счет выпускников образовательных организаций, подведомственных федеральному органу исполнительной власти в области внутреннего водного транспорта.

Мероприятия и меры по сохранению и развитию кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствованию отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям приведены в приложении № 5 к настоящей Стратегии.

V. Сроки и этапы реализации Стратегии

Предусматриваются 2 этапа реализации настоящей Стратегии.

Первый этап (до 2020 года) 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, строительство грузового и пассажирского флота. Предусматривается принятие комплекса мер государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта.

Этап будет ознаменован завершением крупных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в том числе вводом в эксплуатацию Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге в 2020 году, строительством Багаевского низконапорного гидроузла на р. Дон.

На втором этапе (2021 - 2030 годы) ожидается динамичное развитие речных 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.

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 будут 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.

Конец периода будет ознаменован окончанием проектирования и началом первого этапа строительства вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути - важнейшего стратегического проекта, обеспечивающего создание условий для динамичного роста перевозок по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации в четвертом десятилетии XXI века.

VI. Ожидаемые результаты реализации Стратегии

Социально-экономическими результатами реализации настоящей 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 Российской Федерации, 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 углекислого газа на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5 процентов выбросов на автомобильном

и 20 процентов 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.

В результате реализации настоящей Стратегии:

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 Российской Федерации как важнейшего водного пути международного значения, что обеспечит рост объемов перевозок в европейских бассейнах к 2030 году в 2,2 раза (к уровню 2010 года), в том числе транзитных грузов.

будет обеспечен возрастающий объем завоза грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, объем речных перевозок в восточных бассейнах к 2030 году увеличится в 2,4 раза (к уровню 2010 года);

кардинальное улучшение 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 25,4 года;

производительность труда на внутреннем водном транспорте к 2030 году возрастет в 2,9 раза;

энергоемкость уменьшится на 30 процентов;

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

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.

Таким образом, благодаря осуществлению комплекса мер государственной поддержки внутреннего водного транспорта, направленных на реализацию его стратегических преимуществ (экологичность, высокий уровень энергоэффективности и безопасности, низкая себестоимость перевозок массовых грузов, безальтернативность в районах Крайнего Севера и восточных регионах, относительно низкий уровень 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, что положительно повлияет на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду, будут обеспечены доступность и качество перевозок пассажиров, прежде всего на социально значимых маршрутах.

VII. Оценка объемов финансовых ресурсов, необходимых для реализации Стратегии

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

Финансирование мероприятий, предусмотренных настоящей Стратегией, планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Средства 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 функций государственного регулирования и управления внутренним водным транспортом, в том числе по обеспечению безопасности судоходства;

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

Состав мероприятий, предусмотренных настоящей Стратегией, в целом соответствует составу мероприятий подпрограммы "Внутренний водный транспорт" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)". При этом объемы и источники финансирования мероприятий за 2010 - 2020 годы соответствуют объемам и источникам финансирования мероприятий, предусмотренным в указанной федеральной целевой программе и Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Таким образом, в 2013 - 2015 годах из федерального бюджета было выделено 29 млрд. рублей (в 2016 - 2018 годах планируется выделение 70 млрд. рублей, в 2019 - 2020 годах - 76 млрд. рублей).

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 организациям внутреннего водного транспорта, осуществляющим социально значимые перевозки;

субсидирование процентных ставок по привлекаемым организациями кредитам 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 механизмов лизинга судов, а также предоставление судоходным компаниям субсидии на приобретение судов речного флота и смешанного (река - море) плавания взамен судов, сданных на утилизацию;

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

Общий объем финансовых ресурсов (в ценах соответствующих лет) с учетом налога на добавленную стоимость составляет 1944 - 2257 млрд. рублей, в том числе федеральный бюджет - 738 - 739 млрд. рублей, бюджеты субъектов Российской Федерации и местные бюджеты - 53 - 68 млрд. рублей, внебюджетные источники - 1153 - 1450 млрд. рублей.

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 (обслуживающего) флота.

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации 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 флота, служебно-вспомогательных судов, финансирования коммерческих проектов развития 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 правового и таможенно-тарифного регулирования.

Стратегически значимым проектом развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в рамках настоящей Стратегии является строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути. Предусматривается возможность финансирования этого проекта с использованием механизма государственно-частного партнерства на основе инвестиционных соглашений или концессии.

VIII. Механизмы реализации Стратегии

Эффективное управление реализацией настоящей Стратегии базируется на системе мониторинга и управления реализацией государственных, федеральных и ведомственных программ в сфере транспорта, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

В качестве организационных механизмов реализации настоящей Стратегии выступает подготовка отраслевых и региональных программ, ведомственных программ в сфере внутреннего водного транспорта, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, регламентов и др.

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

К числу важнейших комплексных задач, требующих консолидации усилий всех уровней государственной власти, 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 настоящей 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 настоящей Стратегии, формировать аналитические оценки эффективности ее реализации и выявлять проблемные участки.

Важное значение имеет совершенствование механизма государственного контроля и надзора в сфере внутреннего водного транспорта с учетом разграничения полномочий различных контрольных и

надзорных органов по обеспечению соблюдения всеми субъектами рынка услуг требований нормативных правовых актов.

Система управления реализацией настоящей 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.

Внутренний водный транспорт формирует системный заказ целому ряду отраслей промышленности, которые, с одной стороны, получают стимул к развитию, а с другой стороны, становятся зависимыми от ритмичности реализации мероприятий, предусмотренных настоящей Стратегией, что обусловливает необходимость выработки согласованной последовательности развития всех задействованных в ее реализации отраслей промышленности, прежде всего судостроения и строительного комплекса.

Совершенствование 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 неокупаемых социально значимых проектов, в первую очередь в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, а также в других труднодоступных регионах страны;

развитие механизмов привлечения пенсионных сбережений и других источников для финансирования проектов обновления и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта;

государственную гарантию выпуска инфраструктурных облигаций и привлечения заемных средств.

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

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

Совершенствование ценовой (тарифной) политики в отношении услуг организаций внутреннего водного транспорта должно предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования в нерегулируемом сегменте рынка услуг на внутреннем водном транспорте с контрольными функциями и государственным регулированием тарифов субъектов естественных монополий на услуги, подлежащие государственному регулированию.

IX. Социально-экономическая эффективность реализации Стратегии

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

Основной экономический эффект от реализации мероприятий обусловлен увеличением объема перевозок грузов внутренним водным транспортом и ростом перевозок пассажиров на туристских маршрутах, повышением эффективности речных перевозок за счет наиболее полного использования грузоподъемности судов, снижения непроизводительных простоев, роста скорости движения и снижения порожних пробегов. Прямой экономический эффект 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. 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 обеспечит 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 деятельности, связанной с перевозками пассажиров на туристских маршрутах, 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 навигационный 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 и обязательного медицинского обслуживания населения, а также повышения уровня занятости.

Суммарный социально-экономический эффект от реализации комплекса мероприятий, предусмотренных настоящей Стратегией, с учетом необходимых инвестиций составит 932 млрд. рублей.

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

О Б Ъ Е М

перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в 2000 - 2014 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	2013 год	2014 год
Общий объем перевозок грузов транспортом - всего (млн. тонн)	10218	10502,1	10721,6	10963,4	11299	11605,7	11821	12164,1	11946,4	9605	9960,9	10544,1	10682	11273,1	10981,3
в том числе внутренним водным транспортом:															
млн. тонн	116,8	129,5	118,7	125,8	135	134,2	139,2	153,4	151	97	102,4	126	142	137,3	124,8
проценты общего объема перевозок	1,14	1,23	1,1	1,15	1,2	1,16	25,4	1,18	1,26	1,03	1,03	1,19	1,3	1,2	1,14
проценты к 2000 году	100	110,9	101,6	107,7	115,6	114,9	119,2	131,3	129,3	83	87,7	107,9	121,6	117,6	106,8

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	2013 год	2014 год
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего (млн. человек)	44728	42407,9	40310	37074	34642,4	30120,1	26640	25305	24949,2	22842,6	22035,9	21886,5	21373,8	19376,1	18962,6
в том числе внутренним водным транспортом:															
млн. человек	27,7	30	28,8	24,4	25,5	20,7	19,6	21,5	20	17	16	14,2	13,5	13,2	12,7
процент к 2000 году	100	108,3	104	88,1	92,1	74,7	70,8	77,6	72,2	61,4	57,8	51,3	48,7	47,7	45,8

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

	2010 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и грузооборота									
Перевозки грузов (млн. тонн)	102,4	142	137,3	124,8	124,8	147,5	172,6	199,5	242,2
Грузооборот (млрд. т-км)	54	63,4	81,4	74,4	74,4	76,7	82,4	95,7	116,9
Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота									
Перевозки пассажиров (млн. человек)	16	13,5	13,2	12,7	13,6	14,9	15,1	15,7	16,6
Пассажирооборот (млрд. пасс. км)	0,77	0,63	0,61	0,54	0,59	0,72	0,73	0,76	0,8

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

ИНДИКАТОРЫ

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

Индикаторы	Единица изменения	2010 год	2014 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
I. Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы								
1. Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов	тыс. км	48,1	48,8	48,8	54,6	67	67	67
2. Протяженность внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой	тыс. км	35,8	36,5	48,4	54,6	67	67	67
3. Доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации	процентов	75	75	75	62	20	-	-
4. Перевалка грузов речными портами России	млн. тонн в год	143	154	156	192	223	290	340

Индикаторы	Единица изменения	2010 год	2014 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
5. Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом	процентов	0,5	0,2	0,2	0,5	0,7	1	1,6
6. Доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта	процентов	23,2	23	23	24,1	24,2	25	27
7. Производительность труда на внутреннем водном транспорте	процентов	100	120	135	180	195	245	295
II. Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта								
1. Средний возраст грузового флота	лет	32	35	37	32,8	31,6	29,2	25,4
2. Средний возраст флота, используемого на туристских маршрутах	лет	41	42	-	22	-	26	30
3. Общая грузоподъемность флота	тыс. тонн	8130	8131	8068	8048	8455	9186	11000
4. Средний удельный расход топлива (электроэнергии) на один приведенный тонно-километр (по отношению к уровню 2010 года)	процентов	100	95	89	84	82	79	68
III. Повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей								
1. Количество контейнерных линий	единиц	-	-	-	3	6	10	15
2. Количество тримодальных терминалов	единиц	-	-	-	1	2	6	9

Индикаторы	Единица изменения	2010 год	2014 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
3. Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	млн. тонн	18	18	18	25	26	31	37
4. Объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям	млн. тонн	20	30,9	31	31,2	31,5	32	32,7
IV. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров								
1. Средний возраст пассажирского флота	лет	32	33	35	34	33,3	31,9	30
2. Объем перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах	млн. человек	6,2	6,2	6	5,8	5	6	6,5
3. Количество построенных (реконструированных) причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок	единиц	-	-	-	9	-	10	13
V. Повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта								
1. Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности, в общем количестве судоходных гидротехнических сооружений	процентов	23,7	19,2	18	12,9	8,9	5	1,5

Индикаторы	Единица изменения	2010 год	2014 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
2. Доля объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, в общем количестве объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, требующих защиты от актов незаконного вмешательства	процентов	14,9	21,2	49	86	86	100	100
3. Объем выбросов углекислого газа на один приведенный тонно-километр (по отношению к уровню 2010 года)	процентов	100	97	91	88	86	81	76
4. Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный тонно-километр (по отношению к уровню 2010 года)	процентов	100	98	94	88	82	76	70
5. Доля организаций внутреннего водного транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности, в общем количестве организаций	процентов	< 1	< 1	29	54	64	74	94

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

КРУПНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ,

реализуемые в рамках Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

	Проект	Описание	Общие затраты (млрд. рублей)*	Финансирование	Сроки реализации	Федеральный округ, географическая привязка
1.	Строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла	проект включает строительство второй камеры шлюза (300 м x 21,5 м x 5,5 м), подходных каналов, направляющих пал и причальных сооружений, оснащение объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Реализация проекта строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла	13	федеральный бюджет	2012 - 2017 годы	Северо-Западный федеральный округ, пос. Свирьстрой, Ленинградская область

Проект	Описание	Общие затраты (млрд. рублей)*	Финансирование	Сроки реализации	Федеральный округ, географическая привязка
	является одним из основных мероприятий по устранению инфраструктурных ограничений на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации				
2. Строительство Багаевского гидроузла р. Дон	проект включает строительство на р. Дон гидроузла в составе судоходного шлюза, рыбопропускных сооружений, плотины, 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 Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации	22	федеральный бюджет	2016 - 2020 годы	Южный федеральный округ, хутор Арпачин, Багаевский район Ростовской области

	Проект	Описание	Общие затраты (млрд. рублей)*	Финансирование	Сроки реализации	Федеральный округ, географическая привязка
3.	Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла	проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на р. Волге в нижнем бьефе Городецкого гидроузла. Реализация проекта направлена на решение проблемы обеспечения сквозного судоходства на участке р. Волги Городец - Нижний Новгород и сокращение лимитирующих участков на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации	41,4	федеральный бюджет	2016 - 2020 годы	Приволжский федеральный округ, пос. Большое Козино, Нижегородская область
4.	Проектирование вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути	проект предусматривает выбор варианта трассы судоходного канала, количества и размеров судоходных шлюзов, водоподводящего канала, водозаборов, перекачивающих насосных станций и их проектирование, проведение капитальных дноуглубительных работ со спрямлением и расширением судоходной трассы на	37 (проектирование)	государственно-частное партнерство	2027 - 2030 годы	Южный федеральный округ, Волгоградская и Ростовская области

Проект	Описание	Общие затраты (млрд. рублей)*	Финансирование	Сроки реализации	Федеральный округ, географическая привязка
	Цимлянском водохранилище, реконструкцию ряда объектов инфраструктуры, расположенных на трассах Волго-Донского водного пути и обходного канала. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность всей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, снизить высокую загруженность наземных магистралей в Южном федеральном округе, обеспечить условия для динамичного развития экспортно-импортных и транзитных перевозок, в том числе в контейнерах, при достижении высоких показателей его социально-экономической, коммерческой и бюджетной эффективности, а также снизить риски аварийных ситуаций и исключить чрезвычайные риски полной остановки судоходства на длительное время				

	Проект	Описание	Общие затраты (млрд. рублей)*	Финансирование	Сроки реализации	Федеральный округ, географическая привязка
5.	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 количество гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	15,9	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	Центральный федеральный округ, участки внутренних водных путей
6.	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 количество гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	18	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	Северо-Западный федеральный округ, участки внутренних водных путей

	Проект	Описание	Общие затраты (млрд. рублей)*	Финансирование	Сроки реализации	Федеральный округ, географическая привязка
7.	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 количество гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	11,8	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	Южный федеральный округ, участки внутренних водных путей
8.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала	проект включает реконструкцию 20 гидроузлов на Беломорско-Балтийском канале. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю количество гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	6,8	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	Северо-Западный федеральный округ, участки внутренних водных путей

	Проект	Описание	Общие затраты (млрд. рублей)*	Финансирование	Сроки реализации	Федеральный округ, географическая привязка
9.	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 количество гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	6,6	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	Приволжский федеральный округ, участки внутренних водных путей
10.	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна	проект включает реконструкцию 4 гидроузлов на р. Каме и р. Белой. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю количество гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	6,3	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	Приволжский федеральный округ, участки внутренних водных путей

* Объемы бюджетных ассигнований могут быть уточнены исходя из возможностей федерального бюджета.

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

МЕРОПРИЯТИЯ

по государственной поддержке развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации

Направления	Задачи	Мероприятия
Флот	обеспечение обновления и роста тоннажа флота	разработка и реализация мер государственной поддержки обновления флота
		разработка программы обновления судов речного флота и смешанного (река-море) плавания на основе внедрения механизма выплат российским организациям на приобретение гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию
		обновление флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, на основе реализации механизма операционного лизинга судов
		совершенствование тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности
		разработка типовых проектов судов для восточных бассейнов, в том числе мелкосидящего флота, на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев

Направления	Задачи	Мероприятия
	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, государственная поддержка оснащения транспортных судов навигационными системами реконструкция лабораторий навигационной информации для создания и корректуры электронных навигационных карт в бассейнах внутренних водных путей, создание электронных навигационных карт на боковых и малых реках разработка программы модернизации судов и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта по снижению их негативного воздействия на окружающую среду разработка мер стимулирования модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива совершенствование комплексного обслуживания судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами

Направления	Задачи	Мероприятия
		реализация программы строительства технологически совершенных судов (сборщиков льяльных вод, станций комплексной обработки судов и нефтемусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота
	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 к 2018 году на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации
		реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации
		обновление судов технического (обслуживающего) флота
	обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в	создание механизма поддержки инициатив региональных органов исполнительной власти по развитию судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах Российской Федерации

Направления	Задачи	Мероприятия
	районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока	разработка комплекса мер, направленных на системное использование транспортного потенциала Северного морского пути и внутренних водных путей Сибири для обеспечения роста объемов перевозок
	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 Российской Федерации, Сибири и Дальнего востока
		модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния
		реконструкция и развитие сетей ведомственной технологической связи на внутренних водных путях Российской Федерации по бассейнам на основе международных стандартов речных информационных служб
Инфраструктура портов	развитие портовой инфраструктуры	совершенствование механизма управления имуществом речных портов
		совершенствование кредитной и таможенной политики при приобретении перегрузочной техники для речных портов
		оснащение портов средствами для защиты окружающей среды

Направления	Задачи	Мероприятия
	создание тримодальных логистических центров	строительство тримодальных логистических центров с использованием механизма государственно-частного партнерства
Грузовая база и пассажиропоток	разработка мероприятий 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 привлечению грузопотоков, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям
		законодательное ограничение на уровне субъектов Российской Федерации использования большегрузных автомобилей в городах, где имеются внутренние водные пути
		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 транспорт	разработка и внедрение мер государственной поддержки развития перевозок контейнеров внутренним водным транспортом

Направления	Задачи	Мероприятия
	создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях	создание промышленных кластеров, ориентированных на перевозку произведенной продукции по внутренним водным путям
	развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах	разработка мер государственной поддержки перевозчиков, выполняющих перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах
		совершенствование законодательства Российской Федерации в сфере перевозок на социально значимых маршрутах
		строительство (реконструкция) с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров
		разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития речных пассажирских перевозок
		разработка мер по финансированию строительства пассажирского флота при поддержке субъектов Российской Федерации
	развитие пассажирских перевозок на туристских маршрутах	разработка мер государственной поддержки обновления туристического флота
		строительство судов для использования на туристских маршрутах

Направления	Задачи	Мероприятия
	развитие внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в крупных городах, имеющих водные пути	разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития внутригородского речного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние 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
	обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом	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

Направления	Задачи	Мероприятия
	разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации как важнейшего водного пути международного значения	обоснование комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации
		развитие контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору "Север - Юг" внутренним водным транспортом
		модернизация системы международных 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
		развитие механизмов международного сотрудничества, обеспечение доступа к международным результатам исследований и разработок
		создание условий для повышения эффективности международного сотрудничества в научной, образовательной и инновационной сферах и анализ современных международных научных практик в целях адаптации их применения в Российской Федерации
	усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности	обеспечение соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным
		внесение в технические регламенты изменений в части создания условий для инвалидов и маломобильных групп граждан при строительстве и эксплуатации пассажирских судов

Направления	Задачи	Мероприятия
		расширение использования экологически безопасных перегрузочных технологий
		совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок
Кадры	обеспечение потребности в специалистах с уровнем квалификации, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным	повышение качества обучения в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года (ПДНВ-78/95) и федеральными государственными образовательными стандартами, в том числе за счет модернизации и обновления учебно-лабораторного и тренажерного оборудования
		включение отраслевых предприятий в образовательный процесс на условиях сетевой формы реализации образовательных программ, государственно-частного партнерства, вложение инвестиций в образование будущего работника в рамках целевого обучения
		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 учебно-производственных судов для обеспечения плавательной практики курсантов, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий

Направления	Задачи	Мероприятия
	расширение участия предприятий отрасли в подготовке кадров на условиях государственно-частного партнерства	реализация совместно с отраслевыми организациями образовательных проектов (в форме конференций, круглых столов, семинаров, мастер-классов и др.); участие преподавателей в сетевых 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 - наблюдательных, попечительских, общественных, управляющих и иных видов советов, участие их в коллегиальных органах управления, предусмотренных уставом образовательной организации; выполнение совместных с организациями отрасли исследовательских проектов; реализация грантовых программ с отраслевыми организациями в виде безвозмездного финансирования конкретных направлений деятельности - образовательных курсов и программ, научной деятельности, инновационных проектов, стипендиальных программ; взаимодействие образовательных учреждений с субъектами хозяйственной деятельности для формирования устойчивых двусторонних связей с целью трудоустройства выпускников и поддержания процессов непрерывного образования для сотрудников предприятий; 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;

Направления	Задачи	Мероприятия
		создание и расширение механизмов участия отраслевых объединений работодателей, саморегулируемых организаций, предприятий транспорта в проведении общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ и (или) образовательных организаций; внедрение сетевой формы реализации образовательных программ с целью использования ресурсов иных организаций, необходимых для осуществления обучения, проведения учебной и производственной практики и других видов учебной деятельности, предусмотренных соответствующей образовательной программой
	совершенствование государственного регулирования в сфере кадрового обеспечения водного транспорта	совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в образовательных учреждениях Росморречфлота; ведение мониторинга эффективности деятельности отраслевых образовательных организаций в целях повышения качества обучения; актуализация основных и дополнительных образовательных программ в соответствии с национальными и международными требованиями; переход на нормативное подушевое финансирование, актуализация нормативов финансирования по плавательным специальностям в соответствии со статьями 37, 38 и 85 Федерального закона "Об образовании в Российской Федерации"; разработка системы мер, направленных на предоставление преференций компаниям, оказывающим спонсорскую поддержку профильным вузам, имеющим договоры на плавательную практику с учебными заведениями; разработка профессиональных стандартов транспортных профессий и

Направления	Задачи	Мероприятия
		должностей с учетом возможного совмещения должностей для членов экипажей судов, приведение в соответствие с ними федеральных государственных образовательных стандартов; реализация в отраслевых вузах программ профессионального обучения, создание многопрофильных центров с организацией обучения по широкому спектру рабочих профессий; разработка согласованной долгосрочной политики, направленной на повышение престижа флотских профессий; государственная поддержка развития государственно-частного партнерства в сфере подготовки кадров для отрасли; 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; разработка образовательных программ для работников органов государственного регулирования и управления на водном транспорте (в том числе региональных и муниципальных), мониторинга их реализации; совершенствование процедур проверки знаний и навыков плавсостава, формирование сети экспертно-аналитических и сертификационных центров оценки и сертификации профессиональных квалификаций в сфере водного транспорта
	развитие потенциала и повышение эффективности системы подготовки кадров в	внедрение инновационных технологий в образовательный процесс, применение технологий дистанционного обучения; разработка современных интерактивных учебников, учебных пособий и примерных программ подготовки;

Направления	Задачи	Мероприятия
	отраслевых образовательных учреждениях	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, онлайновых обсуждений; 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 информационно-телекоммуникационной сети "Интернет") и информационным ресурсам научного и познавательного характера; активная профориентационная деятельность транспортных вузов, направленная на сотрудничество со школами, в том числе на создание профильных (морских, кадетских) классов; развитие материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебно-производственных 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; совершенствование программ подготовки кадров в соответствии с

Направления	Задачи	Мероприятия
		изменяющимися требованиями рынка и повышение качества подготовки специалистов; организация стажировок и обучения 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, привлечение вузами для преподавания специалистов из реального сектора экономики; разработка программы поддержки молодых преподавателей, в том числе за счет участия в ипотечной программе "Молодые ученые" и внебюджетных ресурсов вузов
	развитие обеспечения отрасли трудовыми ресурсами, внедрение современных систем управления персоналом в организациях водного транспорта	определение мер государственной поддержки разработки и реализации корпоративных мероприятий по улучшению условий труда, росту объемов и повышению 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; реализация общеотраслевых 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

Направления	Задачи	Мероприятия
		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 образования на основе разработки корпоративных планов повышения квалификации с учетом устанавливаемых государством периодичности и объемов участия работников, мониторинга их реализации; формирование эффективной системы управления персоналом организаций отрасли; развитие эффективной системы мотивации труда в отраслевых бюджетных организациях, повышение уровня заработной платы работников, 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 и реализация программы строительства ведомственного жилья для работников бюджетных организаций водного транспорта

Направления	Задачи	Мероприятия
	повышение качества кадрового потенциала научно-педагогических работников	развитие кадрового потенциала на основе подготовки кадров для научных исследований и закрепления в организациях отрасли; создание и развитие механизма улучшения качественного состава научных и научно-педагогических кадров; повышение 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 средств вузов из внебюджетных источников и государственно-частного партнерства; разработка мер социальной поддержки молодых ученых, в том числе предоставление служебного жилья; грантовая поддержка отдельных научных сотрудников, научно-педагогических работников и творческих научных коллективов, участвующих в выполнении научно-исследовательских работ; поддержка деятельности советов (обществ) молодых ученых и специалистов в организациях науки
	осуществление системной интеграции ведущих вузов с научными организациями на основе объединения кадровых и	кооперация отраслевых организаций с ведущими высшими учебными заведениями, малыми инновационными предприятиями по созданию и внедрению инновационных разработок; интеграция научных организаций и вузов при реализации целевых программ; формирование кластеров в сфере отраслевой науки, осуществляющих проектно-изыскательскую, конструкторскую и

Направления	Задачи	Мероприятия
	материально-технических ресурсов	научно-исследовательскую деятельность; проведение научных исследований на основе совместного использования материально-технической базы и инновационной инфраструктуры транспортных вузов, научных организаций, производственных предприятий; заключение договоров стратегического партнерства между отраслевыми вузами на основе совместного использования их материально-технической базы и инновационной инфраструктуры
	сохранение и поддержка ведущих научных школ транспортного комплекса	укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала 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 отраслевых научных исследований; осуществление подготовки кадров высшей квалификации в аспирантуре, докторантуре; разработка мер поддержки развития научно-образовательных центров на базе имеющихся и создаваемых научных школ вузов водного транспорта

Направления	Задачи	Мероприятия
Инновационное и научное обеспечение отрасли	создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта	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; формирование актуальной тематики научно-исследовательских работ посредством отбора инициативных предложений представителей бизнес-сообщества, отраслевых образовательных и научных организаций; применение широкого спектра инструментов реализации научно-технических проектов
	формирование фундаментальных поисковых научно-исследовательских работ и научных методологий	разработка теоретических и методологических основ формирования системы стратегического управления и регулирования на внутреннем водном транспорте; разработка методологических основ создания интегрированных транспортных систем с участием внутреннего водного транспорта; натурные исследования, расчетно-методическое обоснование и научное сопровождение программы проведения мониторинга, гидролого-морфологической оценки и прогнозирования руслового режима судоходных рек; поиск новых технических и технологических возможностей

Направления	Задачи	Мероприятия
		увеличения роли внутреннего водного транспорта в обслуживании российского Севера и Арктики, частичного устранения сезонного фактора его работы; разработка методологических основ создания современных систем контроля и управления в области взаимодействия внутреннего водного транспорта с другими видами транспорта на основе телематических систем; 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; разработка методологических основ создания водно-транспортных систем, основанных на новых принципах движения (экранный эффект, воздушная подушка и др.); разработка концепции мультимодальной технологии перевозок с использованием магистральных речных судов "накатного" типа; разработка концепции создания высокоскоростной системы доставки грузов и пассажиров на внутреннем водном транспорте; обеспечение устойчивости естественных русел рек при обеспечении судоходных условий на внутренних водных путях

Направления	Задачи	Мероприятия
	развитие отраслевого сектора исследований и разработок, совершенствование его структуры, системы управления и финансирования	создание и развитие механизмов и инструментов поддержки исследований, направленных на решение комплексных научно-технологических задач; повышение требований к качеству выполняемых работ, квалификации исследователей, кадровому составу научных и образовательных организаций; анализ, разработка и совершенствование нормативной и методической документации; 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; разработка предложений об использовании 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 научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с целью повышения их качества и результативности; совершенствование системы госзакупок для обеспечения научно-инновационной деятельности, перенос контроля с этапа проведения закупок на контроль результата
	развитие инфраструктуры научных отраслевых	организация и создание условий для проведения фундаментальных, поисковых и прикладных исследований по широкому спектру направлений развития науки и техники;

Направления	Задачи	Мероприятия
	исследований и разработок	обновление научно-лабораторной базы; создание структурных подразделений, ориентированных на решение проблем перспективного развития транспортного комплекса страны; распространение и развитие современных информационных и коммуникационных технологий; концентрация финансовых средств и кадровых ресурсов на приоритетных и инновационных направлениях развития отрасли; формирование и развитие рынка объектов интеллектуальной собственности, обеспечение ее правовой охраны на основе совершенствования нормативно-правовой базы; интеграция отраслевой инфраструктуры исследований и разработок в российскую и международную системы исследований и разработок
	разработка проблемно ориентированных научных тем, работ по сопровождению Стратегии	разработка научно обоснованных предложений о создании интегрированных операторов на базе портовых грузораспределительных центров, контейнерных и контрейлерных воднотранспортных систем, стандарта взаимодействия с другими видами транспорта; методическое обоснование вопросов проектирования, расчета и технологии обеспечения судоходных условий на внутренних водных путях; разработка комплекса мероприятий, направленных на эффективное и безопасное обеспечение северного завоза и обслуживания районов Арктики внутренним водным транспортом; разработка предложений об использовании инновационных решений и технологий при проектировании и строительстве речных грузовых, пассажирских и туристических судов на основе применения новых принципов движения, типов движителей,

Направления	Задачи	Мероприятия
		судостроительных материалов и конструкций судов, альтернативных источников энергии; разработка предложений о формировании механизма государственно-частного партнерства для реализации инвестиционных проектов строительства и модернизации объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта; разработка комплекса мероприятий по обеспечению конкурентоспособности российских перевозчиков, интеграции внутреннего водного транспорта России в Европейскую водно-транспортную систему; разработка методов и моделей рационального тарифного регулирования услуг организаций внутреннего водного транспорта как естественных монополий; разработка научно обоснованных предложений о создании на внутреннем водном транспорте комплексной системы навигационной безопасности с учетом перспективных требований; разработка научно обоснованных предложений и комплекса мероприятий по переводу энергетических установок судов и береговых объектов внутреннего водного транспорта на работу на газомоторном топливе (сжиженном или компримированном); разработка научно обоснованных предложений о создании системы управления рисками и безопасностью на внутреннем водном транспорте; разработка научно обоснованных предложений о создании системы управления экологической безопасностью на внутреннем водном транспорте; разработка методологии и необходимого программного обеспечения для определения приоритетных направлений развития

Направления	Задачи	Мероприятия
		инфраструктуры внутренних водных путей с учетом перспектив регионального экономического развития, грузо- и пассажиропотоков, в том числе транзитных, научная поддержка принятия и реализации инвестиционных решений; разработка научно обоснованных предложений о создании оптимального водоизмещающего судна для эксплуатации в условиях мелководья в регионах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока; научное обеспечение подготовки предложений о внесении изменений в нормативные правовые акты в области внутреннего водного транспорта; анализ современного состояния научно-исследовательской и проектно-конструкторской базы внутреннего водного транспорта; разработка научно обоснованных методов оценки технического состояния эксплуатируемых судоходных гидротехнических сооружений и их электромеханического оборудования; разработка инновационных мультимодальных технологий перевозок с использованием магистральных речных судов "накатного" типа, обоснование оптимальных эксплуатационных параметров новых грузовых судов; разработка математических моделей оптимизации расхода топлива водоизмещающими судами внутреннего плавания с использованием современных методов нормирования; экспериментальные исследования и расчетно-методическое обеспечение работы комплекса судоходных русловыправительных и берегозащитных сооружений на реках со свободным течением с илистыми и песчаными донными отложениями; разработка научно обоснованных предложений об использовании новых технологий, конструкционных и композиционных материалов

Направления	Задачи	Мероприятия
		при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте гидротехнических сооружений; разработка научно обоснованных предложений по обеспечению энергосбережения и повышению энергетической эффективности организаций водного транспорта; разработка и обоснование инновационных методов и средств поддержания незамерзающих акваторий и судоходных трасс; разработка научно обоснованных предложений о навигационно-гидрографическом обеспечении безопасных условий плавания на внутренних водных путях на основе создания и внедрения навигационных знаков нового поколения; разработка методологии и информационного обеспечения непрерывного мониторинга строительной части гидротехнических сооружений водного транспорта; разработка комплекса мероприятий по защите внутренних водных путей от загрязнения подсланевой водой при эксплуатации судов; разработка систем контроля за движением и управления движением объектов внутреннего водного транспорта при подходе и внутри судоходных гидротехнических сооружений с целью обеспечения их безопасности; разработка интеллектуальных систем управления судоходством с учетом критериев наименьшего навигационного риска; разработка предложений о создании системы управления качеством услуг внутреннего водного транспорта в области грузо- и пассажирских перевозок; разработка предложений о создании унифицированного мощностного ряда дизельных энергетических установок судов-газоходов, создании схем и унифицированного берегового

Направления	Задачи	Мероприятия
		оборудования для бункеровки судов газомоторным топливом; выбор методов, контрольно-измерительных приборов и разработка инструкций по обеспечению пожаровзрывобезопасности судов-газоходов, бункеровочных баз и судов-бункеровщиков; разработка методик и технологий непрерывной профессиональной подготовки плавсостава на основе компетентностного подхода и использования дистанционных технологий обучения