

Проект

Министерство транспорта Российской Федерации

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

Москва 2013 год

СОДЕРЖАНИЕ

ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ.....	3
I. Оценка современного состояния, проблемы и возможности развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.....	12
II. Прогноз грузовой базы и сценарные варианты развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации	22
III. Цели и индикаторы развития внутреннего водного транспорта российской федерации.....	29
IV. Задачи и мероприятия, обеспечивающие достижение долгосрочных целей Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации	35
V. Сроки и этапы реализации Стратегии.....	52
VI. Ожидаемые результаты реализации Стратегии.....	55
VII. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации Стратегии ..	58
VIII. Механизмы реализации Стратегии.....	61
IX. Социально-экономическая эффективность реализации Стратегии.....	65
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 Объем перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в 2000 – 2012 годах	67
ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 Прогноз объемов перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом на период до 2030 года	68
ПРИЛОЖЕНИЕ № 3 Значения индикаторов реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года	71
ПРИЛОЖЕНИЕ № 4 Крупные инвестиционные проекты.....	77
Приложение № 5 Мероприятия и меры государственной поддержки развития внутреннего водного транспорта по направлениям и задачам	80
ПРИЛОЖЕНИЕ № 6 План мероприятий по реализации стратегии с дифференциацией по целям, задачам, этапам и объемы их финансового обеспечения.....	96
ПРИЛОЖЕНИЕ № 7 Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года	127
ПРИЛОЖЕНИЕ № 8 Перечень стратегических документов социально-экономического развития Российской Федерации	131

ПАСПОРТ СТРАТЕГИИ

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

Цели	<p>Цель 1. Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы</p> <p>Цель 2. Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта</p> <p>Цель 3. Повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей.</p> <p>Цель 4. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров.</p> <p>Цель 5. Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте.</p>
Целевые индикаторы	<p>По цели 1.</p> <p>Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов</p> <p>Протяженность внутренних водных путей с круглосуточным движением судов</p> <p>Доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России</p> <p>Прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов</p> <p>Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом</p> <p>Доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта</p> <p>Рост производительности труда</p> <p>По цели 2.</p> <p>Средний возраст грузового флота</p> <p>Средний возраст флота, используемого на туристских маршрутах</p> <p>Общая грузоподъемность флота</p> <p>Общая пассажировместимость флота, используемого на туристских маршрутах</p> <p>Средний удельный расхода топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы</p> <p>По цели 3.</p> <p>Количество контейнерных линий</p> <p>Количество три-модальных терминалов</p> <p>Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности</p> <p>Объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям</p> <p>По цели 4.</p>

	<p>Средний возраст пассажирского флота Объем перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах Количество построенных/реконструированных причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок По цели 5. Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности</p>
<p>Задачи</p>	<p>По цели 1: 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 По цели 2: Обеспечение обновления и роста тоннажа флота Повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на внутреннем водном транспорте Развитие перевозок пассажиров на туристских маршрутах По цели 3: Обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока Создание условий для переключения контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на внутренний водный транспорт Разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения По цели 4: Развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в</p>

	<p>том числе скоростных, маршрутах</p> <p>Развитие перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на внутригородских и пригородных маршрутах в крупных городах, имеющих водные пути</p> <p>По цели 5:</p> <p>Повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях</p> <p>Повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий</p> <p>Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности</p> <p>Обеспечение потребности в специалистах с уровнем квалификации, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе международным</p>
Сроки и этапы реализации	<p>2013 – 2030 годы, в том числе:</p> <p>I этап: 2013 – 2018 годы,</p> <p>II этап: 2019 – 2024 годы,</p> <p>III этап: 2025 – 2030 годы.</p>
Перечень основных мероприятий	<p>Улучшение качественных параметров внутренних водных путей</p> <p>Переход до 2017 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации</p> <p>Реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России</p> <p>Осуществление стратегических инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей</p> <p>Разработка и реализация комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений, других объектов инфраструктуры и водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части России, Сибири и Дальнего востока</p> <p>Модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния</p> <p>Оснащение современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности</p>

	<p>судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении в администрациях бассейнов внутренних водных путей</p> <p>Разработка и реализация мер государственной поддержки обновления флота</p> <p>Реализация мер по компенсации процентной ставки при кредитовании строительства судов на российских верфях</p> <p>Разработка программы обновления судов речного флота и смешанного (река-море) плавания на основе введения утилизационного гранта по схеме "новое взамен старого"</p> <p>Обновление флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, на основе реализации механизма операционного лизинга судов</p> <p>Совершенствование тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности</p> <p>Строительство 887 самоходных и 3231 несамоходного грузового судна внутреннего плавания, 1850 транспортных буксиров, в том числе мелкосидящих судов для восточных бассейнов, 698 судов смешанного (река-море) плавания</p> <p>Совершенствование механизма управления имуществом речных портов</p> <p>Обновление перегрузочной техники в речных портах</p> <p>Совершенствование кредитной и таможенной политики при приобретении перегрузочной техники для речных портов</p> <p>Разработка и внедрение мер государственной поддержки развития перевозок контейнеров внутренним водным транспортом</p> <p>Разработка мер государственной поддержки перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров</p> <p>Строительство (реконструкция) с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров</p> <p>Разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития речных пассажирских перевозок</p> <p>Разработка мер по финансированию строительства пассажирского флота при поддержке субъектов Российской Федерации.</p> <p>Разработка и реализация механизма лизинга для обновления туристического флота</p> <p>Строительство 55 судов для использования на туристских маршрутах, в том числе пассажироместимостью 500 чел.</p>
--	--

	<p>– 31 ед., 300 чел. – 12 ед., 200 чел. – 12 ед.</p> <p>Разработка комплекса мер, направленных на повышение коммерческой привлекательности услуг внутреннего водного транспорта для грузовладельцев на боковых и малых реках в восточных регионах Российской Федерации</p> <p>Разработка комплекса мер, направленных на системное использование транспортного потенциала Северного морского пути и внутренних водных путей Сибири для обеспечения роста объемов перевозок</p> <p>Создание условий для внедрения инноваций, направленных на защиту окружающей среды и повышение энергоэффективности внутреннего водного транспорта</p> <p>Повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий</p> <p>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</p> <p>Развитие информационных систем обеспечения безопасности судоходства и управления движением судов на внутренних водных путях на основе международных стандартов Речных информационных служб (РИС)</p> <p>Создание электронных навигационных карт</p> <p>Обновление технического и обслуживающего флота</p> <p>Строительство три-модальных логистических центров с использованием механизма государственно-частного партнерства</p> <p>Обоснование комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала Единой глубоководной системы европейской части России</p> <p>Развитие промышленных кластеров, ориентированных на перевозку произведенной продукции и сырья речным транспортом</p> <p>Разработка мер нормативно-правового и финансового регулирования, направленных на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом</p> <p>Разработка и реализация мер по привлечению грузопотоков, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям</p> <p>Разработка и реализация целевых программ развития городского водного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути</p> <p>Разработка программы модернизации судов и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта по</p>
--	--

	<p>снижению их негативного воздействия на окружающую среду</p> <p>Разработка и внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения речных и морских грузовых и пассажирских перевозок (ИЭС ПОРТ)</p> <p>Освобождение организаций от уплаты акциза на топливо, используемого грузовыми и пассажирскими транспортными судами, судами технического и обслуживающего флота внутреннего водного транспорта</p> <p>Введение льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний</p> <p>Повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий</p> <p>Развитие материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий</p>
Исполнители	<p>Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторг России, Минрегион России, Минобрнауки России, ФАС России, ФТС России, ФСТ России и другие заинтересованные федеральные ведомства и исполнительные органы власти субъектов Российской Федерации.</p>
Объемы и источники финансирования	<p>Всего на 2010 - 2030 годы предусматривается 2874 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:</p> <p>из федерального бюджета – 1492 млрд. рублей,</p> <p>из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 135 млрд. рублей,</p> <p>из внебюджетных источников – 1248 млрд. рублей.</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации стратегии	<p>Социально-экономические:</p> <p>снижение удельных транспортных издержек в цене конечной продукции за счет оптимизации транспортно-технологических схем доставки грузов с учетом перераспределения части грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт;</p> <p>рост валового внутреннего продукта за счет стимулирования развития смежных отраслей экономики, прежде всего судостроения, металлургии, приборостроения, топливно-энергетического и строительного комплексов;</p> <p>ускорение социально-экономического развития регионов и субъектов РФ, особенно Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, повышение занятости населения;</p> <p>снижение отрицательного вредного воздействия</p>

	<p>транспортной системы на окружающую среду, поскольку удельные показатели по выбросам CO₂ на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5% выбросов на автомобильном и 20% выбросов на железнодорожном транспорте;</p> <p>снижение аварийности на транспорте, поскольку уровень аварийности на внутреннем водном транспорте (в денежной оценке) в 14 раз ниже, чем на автомобильном, и в 2 раза ниже, чем на железнодорожном транспорте;</p> <p>рост транзитных перевозок грузов по внутренним водным путям, увеличение экспорта транспортных услуг судами смешанного (река-море) плавания в межнавигационный период.</p> <p>Транспортные:</p> <p>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;</p> <p>значительно повысится пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения, что обеспечит рост объемов перевозок в европейских бассейнах при реализации инновационного сценария к 2030 году в 2,2 раза до 228 млн. тонн;</p> <p>будет обеспечен в полном объеме завоз грузов внутренним водным транспортом в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, объем речных перевозок в восточных бассейнах к 2030 году возрастет в 2,4 раза и составит 70 млн. тонн;</p> <p>кардинальное улучшение качественных параметров внутренних водных путей приведет к существенному росту валовой производительности работы флота за счет сокращения времени непроизводительных простоев, в том числе вследствие ожидания шлюзования, роста средней скорости движения, наиболее полного использования грузоподъемности судов, и обеспечит повышение рентабельности перевозок при снижении времени доставки товаров;</p> <p>реализация комплекса мер государственной поддержки российского судостроения и судоходства позволит создать современный транспортный флот, средний возраст которого в 2030 году составит 21,8 года, в том числе судов смешанного (река-море) плавания 15 лет;</p>
--	--

	<p>производительность труда на внутреннем водном транспорте к 2030 году возрастет в 2,9 раза;</p> <p>существенно уменьшится энергоемкость - на 30 %;</p> <p>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;</p> <p>развитие перевозок пассажиров внутренним водным транспортом на внутригородских и пригородных маршрутах будет способствовать снижению загрузки автомобильных дорог и улучшению экологической ситуации в мегаполисах;</p> <p>будет обеспечена техническая и технологическая безопасность объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях;</p> <p>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.</p>
Система организации контроля исполнения	Контроль за реализацией стратегии осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации.

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 отраслевой Регистр судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности. На реках России функционирует более 130 портов, имеющих соответствующие подъездные пути и оснащенных 828 береговыми и 247 плавучими кранами. Состав флота речных судоходных компаний многообразен и позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. На учете в Российском Речном Регистре¹ состоит 13022 грузовых и пассажирских судна, в Российском Морском Регистре Судоходства - 641 судно смешанного (река-море) плавания (классы II-СП и III-СП), эксплуатирующихся под российским флагом. При этом 94% грузов и 86% перевозок пассажиров выполняются предприятиями негосударственных форм собственности.

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

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

¹ На ноябрь 2012 года

² При этом следует учитывать ограниченный период навигации на российских реках

автомобильных дорог составляет в Европейской части России 1:1:8, в Германии – 1 : 6 : 92 , во Франции - 1 : 6 :190 , в Нидерландах – 1 : 0,5 :23.

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

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

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

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

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

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

Объемы перевозок внутренним водным транспортом за период 1989 - 2012 годов уменьшились по видам грузов: строительных - в 5 раз, в том числе песка собственной добычи - в 8 раз, нефтепродуктов наливом - в 2 раза, леса в плотках - в 14 раз, каменного угля, зерна, лесных грузов в судах – в 5 раз, химических и минеральных удобрений - в 4 раза.

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

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

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

Более 70 % в объеме речных перевозок составляют низкорентабельные грузы. Объем внешнеторговых грузов, перевозимых по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части России – нефтепродуктов, леса, металла, удобрений и других высокотарифицируемых грузов, составил в 2012 году 36,3 млн. тонн или 40% от общего объема перевозок, при этом грузы в контейнерах практически отсутствуют, а объем транзитных перевозок - всего 625 тыс. тонн.

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом за период с 1980 года по 2012 год снизился в 7,4 раза - с 103 до 13 млн. чел. при резком падении к концу 90-х годов прошлого века. Наряду с приведенными в разделе грузовых перевозок причинами падения объемов перевозок в 90-х годах прошлого века, падение спроса на пассажирские перевозки внутренним водным транспортом произошло 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% населения пользуются услугами этого вида транспорта, Архангельской области – 77%, Хабаровском крае – 55%, Республике Коми – 47%, Республике Саха – 26%, Ханты-Мансийском

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

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

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

Объемы перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом в 2000 – 2012 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. Введение с 2015 года нового технического регламента, ужесточающего требования к судам, перевозящим по внутренним водным путям нефть и нефтепродукты, приведет к необходимости вывода из эксплуатации 228 ед. самоходных и 330 ед. несамоходных судов.

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

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

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

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

- сократилась протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов: в навигацию 2012 года по сравнению с 1991 годом - с 67,0 тыс. км до 49,2 тыс. км или на 26,5%, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 9,8 тыс. км, гарантированные глубины судовых ходов были снижены на 27,5 тыс. км водных путей, в том числе в восточных и северных бассейнах - на 19,7 тыс. км или на 50% водных путей с гарантированными габаритами. К настоящему времени лишь около 1/3 внутренних водных путей сохранили значения гарантированных габаритов судового хода на уровне 1991 года. Потери провозной способности исходя из существующих и прогнозных грузопотоков по отдельным участкам внутренних водных путей из-за снижения качественных показателей судовых ходов составляют 83,7 млн. тонн (59% 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 Единой глубоководной системы европейской части России (ЕГС), где протяженность участков с глубинами менее 4 метров на сегодняшний день составляет 1756 км, то есть около 25% от всей протяженности водных путей глубоководной системы. Критически лимитирующими участками на ЕГС, существенно ограничивающими ее пропускную способность, являются: Нижне-Свирский шлюз, Нижегородский участок в районе пос. Городец. В 2008 году введена в эксплуатацию вторая нитка шлюза Кочетовского гидроузла, что значительно сократило время шлюзования и возможность прохождения флота нового судостроения. Однако затруднительным для судоходства на Нижнем Дону остается участок от Кочетовского гидроузла до устья притока реки Дон – реки Маныч, что обуславливает необходимость строительства Багаевского гидроузла;

- из-за многолетнего недофинансирования из средств федерального бюджета ухудшилось техническое состояние судоходных гидротехнических сооружений: в настоящее время только 58 сооружений (или 17,3% от общего

количества сооружений, подлежащих декларированию) имеют нормальный уровень безопасности, а 61 сооружение (22,2%) – неудовлетворительный и опасный уровень. В период 2008 – 2011 годов реализация комплекса мероприятий позволила повысить количество сооружений с нормальным уровнем безопасности на 7 единиц, сократить число объектов с неудовлетворительным и опасным уровнем на 38 единиц;

- в неудовлетворительном состоянии находится и практически не обновляется основная производственная база путевого хозяйства: технический и обслуживающий флот, навигационное оборудование внутренних водных путей. По состоянию на 1 января 2012 года на балансе Администраций бассейнов внутренних водных путей (АБВВП) числилось 2700 ед. судов технического и обслуживающего флота, из них годных к эксплуатации – 2254 ед. Из общего количества земснарядов, годных к эксплуатации, 73% имеют возраст более 26 лет, 22% – свыше 40 лет, возраст 83% обстановочных судов составляет более 26 лет.

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

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

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

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

Общее количество причалов в речных портах составляет 642 единицы протяженностью 82,6 тыс. погонных метров. Большинство портовых сооружений введено в эксплуатацию более 35 лет назад, многие требуют проведения капитального ремонта.

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

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

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

К основным проблемам кадрового обеспечения внутреннего водного транспорта относятся: дефицит работников определенных специальностей и рабочих профессий, относительно высокая текучесть кадров, низкая социальная

защищенность работников в части представления ведомственного жилья и уровня заработной платы, старение и выбытие по возрасту опытных работников отраслевых организаций, отставание материальной базы (учебно-лабораторной, тренажерной) отраслевых образовательных учреждений от международных требований.

Таким образом, системными проблемами внутреннего водного транспорта России являются:

- негативная устойчивая тенденция снижения его роли в транспортной системе страны, резкое падение объемов перевозок по сравнению с 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 России, могла бы стать существенным фактором снижения расходов на инфраструктуру, уменьшения транспортной

составляющей в цене товаров и улучшения экологии регионов европейской части страны.

Протяженность «узких мест» на железнодорожном транспорте за последние четыре года возросла на 20% и составила в 2012 году 7,6 тыс. км - более 16 % протяженности 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%.

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

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

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

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

Так, удельный расход топлива при эксплуатации транспортных средств на внутреннем водном транспорте составляет 25% и 53% от уровня этого показателя, соответственно, на автомобильном и железнодорожном транспорте. Соотношение удельных расходов бюджета (в руб./км) на содержание и развитие инфраструктуры внутренних водных путей и автомобильных дорог в среднем за последние шесть лет составляет по текущим затратам – 1 : 30, по капитальным – 1:12.

Реализация преимуществ внутреннего водного транспорта на основе комплекса мер, направленных на восстановление инфраструктуры внутренних водных путей, портов, обновление транспортного флота, 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, роста транзитного потенциала.

В Приложении № 8 приведен перечень основных стратегических документов социально-экономического развития Российской Федерации, использованных при разработке стратегии.

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

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

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

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

Прогноз переключения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт выполнялся по отдельным сегментам: грузопотоки на

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

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

Результаты моделирования грузопотоков, тяготеющих к внутренним водным путям, по релевантной номенклатуре грузов, исходя из уровня тарифных ставок и расстоянию перевозки, показывают, что стоимость перевозки внутренним водным транспортом становится ниже стоимости перевозки автомобильным на расстоянии 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.

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

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

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

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

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

Контейнеры, прибывающие в Российскую Федерацию и отправляемые из страны морским транспортом, обладают достаточно высоким потенциалом к перевозке внутренним водным транспортом внутри страны. Для определения потенциальных объемов переключения контейнеров с автомобильного на речной транспорт, выполнен анализ текущего контейнерного оборота в

морских портах Балтийского (кроме Калининграда) и Азово-Черноморского бассейнов и спрогнозирован его рост в среднесрочном и долгосрочном периодах в зависимости от объемов импорта и розничных продаж в регионах Российской Федерации, которые были сгруппированы по тяготению к различным морским бассейнам и мультимодальным логистическим центрам, расположенным на внутренних водных путях.

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

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

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

Наибольший потенциал роста грузовой базы, в том числе за счет переключения грузопотоков с наземных видов транспорта, имеется в бассейнах Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации - до

228 млн. тонн (в 2,2 раза) в инновационном сценарии и до 151 млн. тонн (в 1,5 раза) в консервативном к 2030 году.

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

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

Первый вариант предусматривает реализацию проектов строительства вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути (2014 – 2019 годы, в том числе строительство с 2016 года, ввод в эксплуатацию в 2020 году) и Волго-Балтийского водного пути (2018 – 2024 годы, в том числе строительство с 2020 по 2024 годы, ввод в эксплуатацию в 2025 году), что обеспечит возможность динамичного роста грузопотоков по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части России (вариант ускоренного роста).

Второй вариант (умеренного роста) не предусматривает реализацию данных проектов.

В обоих вариантах инновационного сценария и консервативном сценарии предусматривается осуществление в полном объеме проектов развития инфраструктуры внутренних водных путей, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)».

Такой концептуальный подход соответствует принципу опережающего развития транспортной инфраструктуры для обеспечения прогнозируемых темпов социально-экономического развития страны.

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

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

- с автомобильного транспорта: Санкт-Петербург – Рязань (строительные грузы, 1,3 млн. тонн), Котлас – Архангельск (лесные грузы, 100 тыс. тонн), Волгодонск – Азов, Волгодонск – Санкт-Петербург (агропромышленные грузы, 150 тыс. тонн).

- с железнодорожного транспорта: Астрахань – Усть-Донецк, Астрахань – Азов, Астрахань – Санкт-Петербург (металлы, 2 млн. тонн), Пермь – Москва, Пермь – Азов, Пермь – Санкт-Петербург (металлы, 800 тыс. тонн), Москва – Череповец, Москва – Муром (металлы, 400 тыс. тонн), Череповец – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Череповец (металлы, 600 тыс. тонн), Астрахань – Санкт-Петербург, Тольятти – Санкт-Петербург, Н. Новгород – Санкт-Петербург, Пермь – Санкт-Петербург, Волгоград – Санкт-Петербург, Чебоксары – Санкт-Петербург (нефтепродукты, 1 млн. тонн), Камбарка – Тверь, Пермь – Тверь (нефтепродукты, 350 тыс. тонн);

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

(нефтепродукты, 1,2 млн. тонн), Камбарка - Санкт-Петербург (нефтепродукты, 430 тыс. тонн), Волгоград – Ростов-на-Дону (нефтепродукты, 840 тыс. тонн, Саратов – Ростов-на-Дону (нефтепродукты, 500 тыс. тонн);

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

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

- с автомобильного транспорта: Сургут – Сергинск (строительные грузы, 1,7 млн. тонн), Сургут – Нижневартовск (строительные грузы, 1 млн. тонн), Тюмень – Тобольск, Тобольск – Тюмень (строительные грузы, 800 тыс. тонн), Сургут – Тобольск (300 тыс. тонн).

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

III. ЦЕЛИ И ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

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

Цель 1. 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 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 и субъектов РФ, 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 Российской Федерации 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 ЕГС, динамичное обновление грузового и пассажирского флота, развитие портовых мощностей и строительство логистических терминалов, создать информационную среду мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса.

Индикаторы по цели 1:

- протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов;
- протяженность внутренних водных путей с круглосуточным движением судов;
- доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России;
- прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов;
- доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом;
- доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта;
- рост производительности труда.

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.

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

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

Индикаторы по цели 2:

- средний возраст грузового флота;
- средний возраст флота, используемого на туристских маршрутах;
- общая грузоподъемность флота;
- общая пассажировместимость флота, используемого на туристских маршрутах;
- средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы.

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

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

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

Индикаторы по цели 3:

- количество контейнерных линий;
- количество три-модальных 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.

Цель 4. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров.

Достижение данной 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 данной 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 он является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, в том числе на скоростных линиях. Предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского водного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Индикаторы по цели 4:

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

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

Цель 5. Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте.

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); обеспечить потребность

внутреннего транспорта в специалистах с высоким уровнем профессиональной подготовки, прежде всего плавсостава.

Индикаторы по цели 5:

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

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

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

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

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 России, - необходимое и основное условие роста объемов перевозок внутренним водным транспортом. Наличие лимитирующих участков и ухудшение качественных параметров внутренних водных путей явились основными факторами ослабления его конкурентной позиции в транспортной системе страны за последние 25 лет.

Для решения этой задачи необходимо осуществление следующих мероприятий:

- улучшение качественных параметров внутренних водных путей;
- переход до 2017 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета на содержание внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации;
- реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России;
- осуществление стратегических инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей;
- обновление судов технического и обслуживающего флота.

Мероприятия по улучшению качественных параметров внутренних водных предусматривают увеличение гарантированных габаритов судовых ходов на водных путях общей протяженностью 37,1 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 10,4 тыс. км для обеспечения роста объемов транспортных услуг, в том числе за счет переключения грузопотоков с наземных видов транспорта.

Базовой предпосылкой для восстановления и поддержания утраченных габаритов внутренних водных путей, а также создания нормальных инфраструктурных условий для эксплуатации транспортного флота при высоких прогнозных темпах роста грузопотоков, является переход до 2017 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации.

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

- второй нитки Нижне-Свирского шлюза Волго-Балта;
- Нижегородского низконапорного гидроузла на участке р. Волги Городец-Нижний Новгород;
- строительство Багаевского гидроузла на р. Дон.

Описание проектов, сроки реализации, объем финансирования и стадия работ приведены в приложении № 4.

Важнейшими стратегическими проектами по увеличению пропускной способности Единой глубоководной системы европейской части России, предусмотренными в сценарном варианте ускоренного роста, являются строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей, лимит пропускной способности которых будет исчерпан уже к 2015 году. Отказ от реализации данных проектов явится барьером роста грузопотоков, прежде всего внешнеторговых и транзитных грузов.

Проектирование и строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути предусматривается в период 2014-2019 годов с вводом объекта в 2020 году. Реализация проекта позволит снизить высокую загруженность наземных магистралей в Южном федеральном округе, обеспечить рост экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов по внутренним водным путям, а также сохранить накопленный потенциал строительного комплекса России, созданный при подготовке к зимней Олимпиаде 2014 года. Строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути явится базовым инфраструктурным условием для переключения контейнерного потока с наземных видов транспорта. Для реализации проектов предполагается использовать механизм государственно-частного партнерства.

Реализация проектов позволит снять все инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части России, обеспечив условия для динамичного развития экспортно-импортных и транзитных перевозок, в том числе в контейнерах.

Мероприятие по обновлению судов технического и обслуживающего флота направлено на решение проблемы высокого износа и среднего возраста

судов. Будет построено 825 единиц флота, в том числе 70 земснарядов, 403 обстановочных судна и 34 промерных судна, 41 экологическое и 277 служебно-вспомогательных судов. 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: субсидирования кредитной ставки при покупке нового перегрузочного оборудования, введения нулевой таможенной пошлины на перегрузочное оборудование для речных портов, не производимое в Российской Федерации, введения льготного периода по налогу на имущество по новой перегрузочной технике, что 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 предусматривается разработка и реализация комплекса мер государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом:

- 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;

- 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, 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:

- освобождения организаций от уплаты акциза на топливо, используемого грузовыми и пассажирскими транспортными судами, судами технического и обслуживающего флота внутреннего водного транспорта;

- совершенствование тарифной политики, предусматривающей сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка – от демпинговых тарифов;

- введения льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний.

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

Создание 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 затрат 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 речных и морских грузовых и пассажирских перевозок (ИЭС ПОРТ).

Мероприятия направлены на упрощение документооборота, как для судовладельцев, так и для получателей и отправителей грузов. Внедрение ИЭС ПОРТ обеспечит электронную передачу данных администрациям морских портов и государственным контрольным органам о судах, автоматизированное планирование пропуска судов в морских и речных пунктах пропуска.

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

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

- обеспечение обновления и роста тоннажа флота;
- повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на внутреннем водном транспорте;

- развитие перевозок пассажиров на туристских маршрутах.

Обеспечение обновления и роста тоннажа флота может быть достигнуто 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 введения утилизационного гранта по схеме "новое взамен старого";
- обновление флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, на основе реализации механизма операционного лизинга судов;
- строительство 887 самоходных и 3231 несамоходного грузового судна внутреннего плавания, 1850 транспортных буксиров, в том числе мелкосидящих судов для восточных бассейнов, 698 судов смешанного (река-море) плавания.

Предполагается реализация следующих мер государственной поддержки обновления флота: компенсация процентной ставки при кредитовании строительства судов на российских верфях (актуализация и принятие Постановления Правительства РФ №383 от 22 мая 2008 года в новой редакции), 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 введения утилизационного гранта предполагает разработку и реализацию схемы предоставления судового утилизационного гранта -

единовременной выплаты судоходной компании при условии утилизации старого судна и одновременном размещении заказа на российской верфи на строительство нового, отвечающего высоким экологическим требованиям судна, 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 может быть обеспечено за счет реализации следующих мероприятий:

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

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

- развитие информационных систем обеспечения безопасности судоходства и управления движением судов на внутренних водных путях на основе международных стандартов Речных информационных служб (РИС);

- создание электронных навигационных карт;

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

Программа модернизации судов и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта по снижению их негативного воздействия на окружающую среду включает разработку и реализацию мер поддержки создания и внедрения инноваций, направленных на защиту окружающей среды и повышение энергоэффективности объектов внутреннего водного транспорта; 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.

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, в том числе пассажировместимостью 500 чел. – 31 ед., 300 чел. – 12 ед., 200 чел. – 12 ед.

Обеспечение конкурентных условий кредитования и лизинга при приобретении 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. Механизм государственной поддержки обновления флота предполагает субсидирование кредитной ставки/ставки по лизинговым платежам при покупке судна.

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

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, Дальнего Востока;

- создание условий для переключения контейнерного потока с перегруженных участков автомобильных дорог на внутренний водный транспорт;

- разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения.

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

- создание механизма поддержки инициатив региональных органов исполнительной власти 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 грузо- 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.

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

обеспечить конкурентоспособность этих перевозок по внутренним водным путям.

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

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

- обоснование комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала Единой глубоководной системы европейской части России;

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

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

5. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров

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

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

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

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

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

- совершенствование законодательства в сфере социально значимых перевозок;

- 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.

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

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

6. Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте

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

- повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях;
- повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;
- усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности;
- обеспечение потребности в специалистах с уровнем 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 водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части России, Сибири и Дальнего востока;
- модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния;
- оснащение современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении в администрациях бассейнов внутренних водных путей;
- модернизация системы технологической связи и реконструкция лабораторий навигационной информации для создания электронных навигационных карт в 15 бассейнах внутренних водных путей;

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

Реализация задачи по повышению уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий, предполагает совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов речного транспорта.

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

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

Для решения задачи обеспечения потребности в специалистах с уровнем 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 (ФГОС), 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 учебных морских и речных судов, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий.

Более подробный перечень мероприятий, направленных на сохранение и развитие кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров приведен в приложении № 5 в разделе общих обеспечивающих задач.

Основные мероприятия и меры с дифференциацией по целям и задачам развития внутреннего водного транспорта приведены в приложении № 5.

В приложении № 6 приведен план мероприятий с дифференциацией по целям, задачам и этапам реализации стратегии с указанием объемов их финансового обеспечения.

7. Общие обеспечивающие задачи реализации стратегии

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

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

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

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

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

- создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта;
- совершенствование структуры, системы управления и финансирования отраслевой науки, интеграция науки и образования;
- осуществление системной интеграции ведущих вузов с научными организациями, отраслевыми НИИ и предприятиями на основе объединения кадровых и материально-технических ресурсов;
- обеспечение интеграции российского сектора исследований и разработок в международное научно-технологическое пространство;
- повышение кадрового потенциала научных исследований, развитие механизмов стимулирования научной и инновационной активности научно-педагогических работников;
- развитие инфраструктуры научных отраслевых исследований и разработок;
- сохранение и поддержка ведущих научных школ транспортного комплекса, воспроизводство и повышение качества кадрового потенциала, включая подготовку кадров высшей квалификации.

Решение поставленных задач требует реализации комплекса мероприятий по развитию и повышению эффективности научно-исследовательской деятельности, которые приведены в приложении № 5.

Исходя из целей и задач, определены основные направления научного обеспечения стратегии, ориентированные на создание и внедрение инновационных технических, технологических и управленческих решений, которые сгруппированы по видам НИР: фундаментальные поисковые, проблемно ориентированные и прикладные (приложение № 5).

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, что в том числе связано с отсутствием контрольных цифр приема на программы профессионального обучения. 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, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям приведены в приложении № 5.

V. СРОКИ И ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Предусматривается три этапа реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта.

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

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

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

Второй этап (2019 – 2024 годы) будет ознаменован осуществлением крупных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутренних

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

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

Третий этап (2025 – 2030 годы) будет связан с кардинальным изменением позиции внутреннего водного транспорта в транспортной системе России как полноправного участника конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения.

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

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

VI. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Социально-экономическими результатами реализации Стратегии являются:

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

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

- ускорение социально-экономического развития регионов и субъектов 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 CO₂ на внутреннем водном транспорте составляют лишь 5% выбросов на автомобильном и 20% выбросов на железнодорожном транспорте, а уровень аварийности (в денежной оценке) ниже, соответственно, в 14 и 2 раза;

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

Результаты развития транспортной системы Российской Федерации определяются следующим:

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

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

- 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 и составит 70 млн. тонн;

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

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

- производительность труда на внутреннем водном транспорте к 2030 году возрастет в 2,9 раза, существенно уменьшится энергоемкость – на 30 %;

- будет реализована в полной мере социальная функция внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров на социально значимых маршрутах, созданы условия для динамичного развития 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 – экологичности, высокого уровня энергоэффективности и безопасности, низкой себестоимости перевозок массовых грузов, безальтернативности в районах Крайнего Севера и восточных регионах, относительно низкого уровня издержек на развитие и содержание инфраструктуры водных путей, к 2030 году будет усилена его позиция в транспортной системе страны; обеспечен существенный рост инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности предприятий отрасли; в полной мере реализованы потенциальные возможности внутренних водных путей для снижения грузонапряженности автомобильных и железных дорог на параллельных направлениях доставки массовых грузов, роста экспортных и транзитных перевозок, что положительно повлияет на снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду; обеспечены доступность и качество перевозок пассажиров, прежде всего на социально значимых маршрутах.

VII. ОЦЕНКА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

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

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

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

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

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

- обеспечение 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.

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

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

- предоставление субсидий транспортным организациям, осуществляющим социально значимые перевозки;

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

- разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление флота, в том числе содействие в развитии механизмов лизинга судов, а также выплаты утилизационных грантов судоходным компаниям;

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

Общий объем финансовых ресурсов при реализации инновационного сценария по варианту ускоренного роста в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость составляет 2874 млрд. рублей, в том числе с финансированием из федерального бюджета – 1492 млрд. рублей, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов – 135 млрд. рублей, из внебюджетных источников – 1248 млрд. рублей.

Оценка объемов финансовых ресурсов по сценарным вариантам, источникам финансирования и этапам реализации Стратегии приведена в приложении № 7.

Доля суммарных инвестиций в основной капитал в общей сумме расходов в развитие внутреннего водного транспорта Российской Федерации за период 2013 – 2030 годов составит 88 %.

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

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

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

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

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

VIII. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

Эффективное управление реализацией Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года (далее 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 стратегии выступает подготовка отраслевых и региональных программ, ведомственных программ в сфере внутреннего водного транспорта, указов Президента, постановлений Правительства, региональных постановлений, регламентов и пр.

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

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

Система мониторинга и управления реализацией стратегии должна предусматривать формирование значений целевых индикаторов по каждому контрольному периоду, а также показателей реализации задач и мероприятий не реже, чем раз в год, а по наиболее важным проектам в реальном времени.

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

Важное значение имеет 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 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 стратегии, что обуславливает необходимость выработки согласованной последовательности развития всех задействованных в реализации стратегии 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 не окупаемых социально значимых проектов, в первую очередь, в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке, в других труднодоступных регионах страны;
- развитие механизмов привлечения пенсионных сбережений и других источников для финансирования проектов по обновлению и развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта;
- государственную гарантию выпуска инфраструктурных облигаций и привлечения заемных средств.

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

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

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

Реализация проекта позволит снизить высокую загруженность наземных магистралей на юге России, обеспечить наращивание транзитного потенциала внутренних водных путей в условиях роста экономик прикаспийских государств, а также сохранить накопленный потенциал строительного комплекса России, созданный при подготовке к зимней Олимпиаде 2014 года.

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

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

Необходимо также совершенствование методологии государственного регулирования установления ставок сборов за услуги, оказываемые бассейновыми органами государственного управления в сфере внутреннего водного транспорта по использованию инфраструктуры внутренних водных путей.

IX. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ

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

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

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

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

снижение транспортных издержек грузоотправителей в Российской Федерации, снижение аварийности на транспорте и прочие эффекты. Повышение эффективности перевозок позволит снизить издержки для российских компаний и увеличить их конкурентоспособность на международной арене.

Развитие внутреннего водного транспорта принесет значительный социальный эффект. Создание новых рабочих мест, обусловленное ростом грузовых и туристических потоков на территории Российской Федерации не только снизит затраты государства на пособия по безработице, но и увеличит поступления от социальных налогов. Увеличение занятости населения также повлечет увеличение спроса на потребительские товары и услуги. Тем самым рост занятости окажет существенный положительный мультипликативный эффект на развитие экономики Российской Федерации. Развитие перевозок 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, обязательного медицинского обслуживания населения; повышения уровня занятости.

Суммарный социально-экономический эффект от реализации комплекса предлагаемых мероприятий стратегии с учетом необходимых инвестиций при реализации инновационного сценария в варианте ускоренного роста составит 1280 млрд. рублей, умеренного роста – 932 млрд. рублей.

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

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

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

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

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

Сегменты рынка перевозок	Вид перевозок	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и пассажиров по инновационному сценарию (вариант ускоренного роста), тыс. тонн							
ВСЕГО перевозок грузов, тыс. тонн		142 100	162 427	186 815	204 102	254 360	297 976
Перевозки внутренним водным транспортом (органический рост)	Внутренние перевозки	87 595	94 949	108 081	118 056	148 612	189 064
	Импорт	699	805	890	952	1 129	1 342
	Транзит	625	711	781	832	976	1 147
	Экспорт	19 526	21 524	23 088	20 498	23 645	27 530
Добыча и перевозка нерудных строительных материалов	Добыча НСМ в реке	33 655	38 000	41 000	43 000	41 000	31 000
Переключение грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1 105	3 831	4 423	6 429	8 271
	Экспорт		42	78	261	333	425
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1 146	3 922	4 368	4 915	5 538
	Импорт		98	230	424	566	652
	Транзит		250	253	1 042	1 678	1 889
	Экспорт		967	1 776	3 357	5 310	5 895
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на суда смешанного (река-море) плавания	Экспорт		1 476	1 402	2 591	6 929	7 418
Контейнеры	Внутренние перевозки, экспорт, импорт		842	977	1 431	9 377	13 948
Транзит	Транзит		512	506	2 867	3 461	3 857
Грузооборот, млрд. ткм		81,5	97,7	114,6	130,0	168,0	202,2
Перевозки пассажиров, млн. чел.		13,2	11,7	10,8	10,7	11,0	11,2

Сегменты рынка перевозок	Вид перевозок	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и пассажиров по инновационному сценарию (вариант умеренного роста), тыс. тонн							
ВСЕГО перевозок грузов, тыс. тонн		142 100	162 428	186 815	196 573	230 397	267 282
Перевозки внутренним водным транспортом (органический рост)	Внутренние перевозки	87 595	94 983	108 121	118 100	148 670	189 141
	Импорт	699	805	890	952	1 129	1 342
	Транзит	625	711	781	832	976	1 147
	Экспорт	19 526	21 490	23 048	20 453	23 587	27 452
Добыча и перевозка нерудных строительных материалов	Добыча НСМ в реке	33 655	38 000	41 000	43000	41000	31000
Переключение грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1 097	3 792	4 144	5 179	6 488
	Экспорт		50	117	124	142	163
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1 126	3 901	4 013	4 506	5 067
	Импорт		98	230	240	267	296
	Транзит		250	253	252	246	237
	Экспорт		988	1 797	1 787	1 870	1 959
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на суда смешанного (река-море) плавания	Экспорт		1 476	1 402	1 101	997	887
Контейнеры	Внутренние перевозки, экспорт, импорт		842	977	1 073	1 338	1 628
Транзит	Транзит		512	506	502	490	475
Грузооборот, млрд. ткм		81,5	97,7	114,6	125,3	152,2	181,4
Перевозки пассажиров, млн. чел.		13,2	11,7	10,8	10,7	11,0	11,2

Сегменты рынка перевозок	Вид перевозок	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и пассажиров по консервативному сценарию, тыс. тонн							
ВСЕГО перевозок грузов, тыс. тонн		142 100	156 414	172 949	177 322	193 022	204 735
Перевозки внутренним водным транспортом (органический рост)	Внутренние перевозки	87 595	93043	100297	105608	121180	140398
	Импорт	699	754	793	821	897	982
	Транзит	625	666	696	717	775	839
	Экспорт	19 526	16813	17245	14324	15382	16658
Добыча и перевозка нерудных строительных материалов	Добыча НСМ в реке	33 655	38000	41000	43000	41000	31000
Переключение грузопотоков с автомобильного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1120	3574	3803	4446	5202
	Экспорт		3	3	3	2	2
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на внутренний водный	Внутренние перевозки		1667	4336	4295	4405	4520
	Импорт		109	223	225	232	238
	Транзит		314	314	310	297	282
	Экспорт		530	990	967	956	943
Переключение грузопотоков с железнодорожного транспорта на суда смешанного (река-море) плавания	Экспорт		1748	1658	1307	1180	1047
Контейнеры	Внутренние перевозки, экспорт, импорт		974	1128	1238	1538	1867
Транзит	Транзит		673	692	704	732	757
Грузооборот, млрд. ткм		81,5	94,1	106,1	113,0	127,5	138,9
Перевозки пассажиров, млн. чел.		13,2	10,7	8,2	7,6	6,9	7,5

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

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

Инновационный сценарий (вариант ускоренного роста)

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

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 1						
1	Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов	тыс. км	48,4	54,6	67,0	67,0
2	Протяженность внутренних водных путей с круглосуточным движением судов	тыс. км	36,7	47,1	47,1	47,1
3	Доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России	%	75,4	75,4	10,8	0
4	Прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов	млн. тонн	0	0	33	65
5	Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом	%	0,5	1,3	5	6,3
6	Доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта	%	23,2	22,7	27,3	27,0
7	Рост производительности труда	% к уровню 2012 г.	100,0	180,0	250,0	290,0

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

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 2						
1	Средний возраст грузового флота	лет	32	27	24	21,8
2	Средний возраст флота, используемого на туристских маршрутах	лет	41	22	26	30
3	Общая грузоподъемность флота	тыс. тонн	8131	8205	11087	13287
4	Общая пассажироместность флота, используемого на туристских маршрутах	пассажиромест	29181	33347	34534	36329
5	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы	% к уровню 2012 г.	100	86	79	70

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

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 3						
1	Количество контейнерных линий	единиц	0	3	10	19
2	Количество три-модальных терминалов	единиц	1	3	6	9
3	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	млн. тонн	19	25	31	37
4	Объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям	млн. тонн	20,8	28,9	43,5	50,2

Цель 4 Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта
по перевозке пассажиров

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 4						
1	Средний возраст пассажирского флота	лет	33	35	32	30
2	Объем перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах	млн. чел.	6,2	5,8	6,0	6,5
3	Количество построенных/реконструированных причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок	единиц	-	9	10	13

Цель 5 Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 5						
1	Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств	% к уровню 2012 года	100	74,6	67,0	65,4
2	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности	%	18,2	12,2	5,0	1,5

Инновационный сценарий (вариант умеренного роста)

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

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 2						
1	Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов	тыс. км	48,4	54,6	67,0	67,0
2	Протяженность внутренних водных путей с круглосуточным движением судов	тыс. км	36,7	47,1	47,1	47,1
3	Доля протяженности внутренних водных путей с ограничением пропускной способности на Единой глубоководной системе европейской части России	%	75,4	75,4	75,4	64,6
4	Прирост мощности перегрузочных комплексов речных портов	млн. тонн	0	0	9	33
5	Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом	%	0,5	1,3	1,7	2,1
6	Доля высокорентабельных грузов в структуре грузовой базы внутреннего водного транспорта	%	23,2	24,1	19,7	18,5
7	Рост производительности труда	% к уровню 2012 г.	100,0	165,0	230,0	250,0

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

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 2						
1	Средний возраст грузового флота	лет	32	28	25	23,7
2	Средний возраст флота, используемого на туристских маршрутах	лет	41	22	26	30
3	Общая грузоподъемность флота	тыс. тонн	8131	8048	9186	11000
4	Общая пассажироместность флота, используемого на туристских маршрутах	пассажиромест	29181	33347	34534	36329
5	Средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы	% к уровню 2012 г.	100	86	79	70

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

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 3						
1	Количество контейнерных линий	единиц	0	3	10	15
2	Количество три-модальных терминалов	единиц	1	3	6	9
3	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	млн. тонн	19	22	27	33
4	Объем перевозок внешнеторговых грузов по внутренним водным путям	млн. тонн	20,8	28,9	29,6	32,7

Цель 4 Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта
по перевозке пассажиров

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 4						
1	Средний возраст пассажирского флота	лет	33	35	32	30
2	Объем перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах	млн. чел.	6,2	5,8	6,0	6,5
3	Количество построенных/реконструированных причалов и других объектов инфраструктуры для пассажирских перевозок	единиц	-	9	10	13

Цель 5 Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте

№	Индикаторы	Ед. изм.	2012	2018	2024	2030
Индикаторы по цели 5						
1	Снижение количества происшествий на единицу транспортных средств	% к уровню 2012 г.	100	74,6	67	65,4
2	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности	%	18,2	12,2	5,0	1,5

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

Крупные инвестиционные проекты

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд.руб.	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ*	Федеральный округ, географическая привязка
1	Строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза	Проект включает строительство второй камеры шлюза (300м x 21,5м x 5,5м), подходных каналов, направляющих пал и причальных сооружений, оснащением объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Реализация проекта строительства второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла является одно из основных мероприятий по устранению инфраструктурных ограничений на ЕГС.	13	Федеральный бюджет	2012-2017	2,3	Северо-Западный федеральный округ, п. Свирстрой Ленинградская область
2	Строительство Багаевского гидроузла	Проект включает строительство на р. Дон гидроузла в составе однокамерного двухниточного шлюза, рыбопропускных сооружений, плотины, малой ГЭС, инженерных защитных сооружений от затопления и подтопления территорий, гидроузла-регулятора на р. Аксай, с оснащением объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Реализация проекта направлена на устранение инфраструктурных ограничений на ЕГС.	34	Федеральный бюджет	2013-2018	2	Южный федеральный округ, п. Арпачин Багаевский район Ростовской области
3	Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла	Проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на р. Волге в нижнем бьефе Городецкого гидроузла. Решение проблемы обеспечения сквозного судоходства на участке р.Волги Городец- Нижний Новгород может быть решено по двум направлениям: - наполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 68,0 м, или - строительство Нижегородского низконапорного гидроузла в н.п. Большое Козино. Сокращение лимитирующих участков на ЕГС.	41,4	Федеральный бюджет	2016-2020	1	Приволжский федеральный округ, н.п. Б.Козино Нижегородская область
4	Строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути	Проект предусматривает строительство судоходного канала протяженностью 113 км в обход южной части г. Волгограда из затона Татьяна (р. Волга) до Варварского водохранилища;	471,9	ГЧП	2014-2019	1	Южный федеральный округ,

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд.руб.	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ*	Федеральный округ, географическая привязка
		<p>12 судоходных шлюзов с размерами камер 300*20 м, из них 4 высоконапорных (22 м) на обходном канале (Волжский склон); водоподводящего канала протяженностью 62 км от Ерзовского залива Волгоградского водохранилища до н.п. Паньшино на р. Дон (Цимлянское водохранилище) с расходом воды 50 куб м/с с водозабором, водовыпуском и перекачивающими насосными станциями; трех насосных станций, а также включает расширение судоходных трасс с 38 до 60 м; проведение капитальных дноуглубительных работ со спрямлением и расширением судоходной трассы на Цимлянском водохранилище; реконструкцию ряда объектов инфраструктуры, расположенных на трассах Волго-Донского водного пути и обходного канала.</p> <p>Реализация проекта позволит снизить высокую загруженность наземных магистралей в Южном федеральном округе, обеспечить рост экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов по внутренним водным путям, а также сохранить накопленный потенциал строительного комплекса России, созданный при подготовке к зимней Олимпиаде 2014 года.</p>					Волгоградская, Ростовская области
5	Строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути	<p>Проект предусматривает строительство вторых ниток шлюзов судоходного канала, реконструкцию ряда объектов инфраструктуры, расположенных на трассах Волго-Балтийского водного пути, проведение капитальных дноуглубительных работ со спрямлением и расширением судоходных трасс.</p> <p>Реализация проекта позволит снять инфраструктурные ограничения для роста экспортно-импортных перевозок, создать условия для переключения контейнерного потока с Балтики на внутренние водные пути.</p>	406,5	ГЧП	2018-2024	1	Северо-Западный федеральный округ, Ленинградская, Вологодская области
6	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы	<p>Проект включает реконструкцию 19 гидроузлов на канале имени Москвы и Москворецко-Окской системе.</p> <p>Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.</p>	15,9	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Центральный федеральный округ, участки внутренних водных путей
7	Разработка и реализация	Проект включает реконструкцию 12 гидроузлов на Волго-	15,3	Федеральный	2010-2020	2,3	Северо-Западный

№ п/п	Проект	Описание	Общие затраты, млрд.руб.	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ*	Федеральный округ, географическая привязка
	комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	Балтийском водном пути. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.		бюджет			федеральный округ, участки внутренних водных путей
8	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала	Проект включает реконструкцию 20 объектов на Волго-Донском судоходном канале. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	11,6	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Южный федеральный округ, участки внутренних водных путей
9	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала	Проект включает реконструкцию 14 гидроузлов на Беломорско-Балтийском канале. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	8,8	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Северо-Западный федеральный округ, участки внутренних водных путей
10	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна	Проект включает реконструкцию 8 гидроузлов. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	6,6	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Приволжский федеральный округ, участки внутренних водных путей
11	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна	Проект включает реконструкцию 4 гидроузлов на р.Каме и Белой. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю с опасным уровнем безопасности, обеспечит надёжную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений.	6,3	Федеральный бюджет	2010-2020	2,3	Приволжский федеральный округ, участки внутренних водных путей

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

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

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

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
Флот	Обеспечение обновления и роста тоннажа флота	Разработка и реализация мер государственной поддержки обновления флота
		Разработка программы обновления судов речного флота и смешанного (река-море) плавания на основе введения утилизационного гранта по схеме "новое взамен старого"
		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
	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
		Развитие информационных систем обеспечения безопасности судоходства и управления движением судов на внутренних водных путях на основе международных стандартов Речных информационных служб (РИС)
		Создание электронных навигационных карт
		Разработка типовых проектов судов на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев
	Повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий	Совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов речного транспорта

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
Инфраструктура внутренних водных путей	Повышение пропускной способности внутренних водных путей	Улучшение качественных параметров внутренних водных путей
		Переход до 2017 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации
		Реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России
		Осуществление стратегических инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей
		Обновление судов технического и обслуживающего флота
	Обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока	Создание механизма поддержки инициатив региональных органов исполнительной власти по развитию судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах РФ
		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 России, Сибири и Дальнего востока
		Модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния
		Оснащение современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении в администрациях бассейнов внутренних водных путей
Модернизация системы технологической связи и реконструкция лабораторий навигационной информации для создания электронных навигационных карт в 15 бассейнах внутренних водных путей		
Инфраструктура портов	Развитие портовой инфраструктуры	Совершенствование механизма управления имуществом речных портов
		Совершенствование кредитной и таможенной политики при приобретении перегрузочной техники для речных портов.

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
	Создание три-модальных логистических центров	Строительство три-модальных логистических центров с использованием механизма государственно-частного партнерства
Грузовая база и пассажиропоток	Разработка мер по переключению грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный	Разработка мер нормативно-правового и финансового регулирования, направленных на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом
		Разработка и реализация мер по 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
	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
	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 социально значимые перевозки пассажиров
		Совершенствование законодательства в сфере социально значимых перевозок
		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		
Развитие пассажирских	Разработка мер по финансированию строительства пассажирского флота при поддержке субъектов Российской Федерации	
	Разработка мер государственной поддержки обновления туристического флота	

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
	перевозок на туристских маршрутах	
	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 (ИЭС ПОРТ)
	Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом	Освобождение организаций от уплаты акциза на топливо, используемого грузовыми и пассажирскими транспортными судами, судами технического и обслуживающего флота внутреннего водного транспорта
		Введения льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний
		Совершенствование тарифной политики, предусматривающей сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка – от демпинговых тарифов
Разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной	Обоснование комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала Единой глубоководной системы европейской части России	

Направления	Задачи	Мероприятия и меры
	системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения	Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север-Юг» внутренним водным транспортом
	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 Правила Российского Речного Регистра и Технические регламенты обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте контроля обязательств заказчиков строительства новых судов в части создания условий для перевозок инвалидов и маломобильных групп граждан
		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 (ФГОС), 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 учебных морских и речных судов, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий

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

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

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

Направления		Мероприятия и меры
		<ul style="list-style-type: none"> - распространение и развитие современных информационных и коммуникационных технологий; - концентрация финансовых средств и кадровых ресурсов на приоритетных и инновационных направлениях развития отрасли; - создание инфраструктуры отраслевой инновационной системы: малых инновационных предприятия, центров трансфера технологий, инновационно-технологических центров, технопарков, технологических инкубаторов и т.п.; - формирование и развитие рынка объектов интеллектуальной собственности, обеспечение ее правовой охраны на основе совершенствования нормативной правовой базы; - интеграция отраслевой инфраструктуры исследований и разработок в российскую и международную системы исследований и разработок.
7	Сохранение и поддержка ведущих научных школ транспортного комплекса, воспроизводство и повышение качества кадрового потенциала, включая подготовку кадров высшей квалификации.	<ul style="list-style-type: none"> - развитие научно-технического и интеллектуального потенциала научных организаций отрасли, обеспечение преемственности научных исследований и накопленных баз знаний; - создание необходимых условий для развития существующих и формирования новых научно-педагогических школ, деятельность которых направлена на развитие фундаментальных и прикладных научных исследований; - осуществление подготовки кадров высшей квалификации в аспирантуре, докторантуре; - поддержка деятельности Советов (Обществ) молодых ученых и специалистов в организациях науки; - разработка мер поддержки развития научно-образовательных центров на базе имеющихся и создаваемых научных школ вузов водного транспорта.
Основные направления научного обеспечения стратегии		
Фундаментальные поисковые НИР		<ul style="list-style-type: none"> - 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 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 взаимодействия внутреннего водного транспорта с другими видами транспорта на основе телематических систем. - Разработка методологии создания базы данных, позволяющей осуществлять пространственно-временной,

Направления	Мероприятия и меры
	<p>количественный и качественный анализ, визуализировать и моделировать движение грузов, флота, сухопутных транспортных средств, работу портов и терминалов.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Разработка методологических основ создания водно-транспортных систем, основанных на новых принципах движения (экраный 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.
Проблемно-ориентированные НИР и НИОКР	<ul style="list-style-type: none"> - Разработка научно-обоснованных предложений по созданию интегрированных операторов на базе портовых грузораспределительных центров, контейнерных и контрейлерных водно-транспортных систем, стандарта взаимодействия с другими видами транспорта. - 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 по использованию инновационных решений и технологий при проектировании и строительстве речных грузовых, пассажирских и туристических судов на основе применения новых принципов движения, типов движителей, судостроительных материалов и конструкций судов, альтернативных источников энергии. - Разработка предложений по формированию 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 по созданию на внутреннем водном транспорте комплексной системы навигационной безопасности с учетом перспективных требований e-Navigation. - Разработка научно-обоснованных предложений и комплекса мероприятий по переводу энергетических установок судов и береговых объектов внутреннего водного транспорта на работу на газомоторном топливе (сжиженным или компримированном).

Направления	Мероприятия и меры
	<ul style="list-style-type: none"> - Разработка научно-обоснованных предложений по созданию системы управления рисками и безопасностью на внутреннем водном транспорте. - Разработка научно-обоснованных предложений по созданию системы управления экологической безопасностью на внутреннем водном транспорте. - Разработка методологии и необходимого программного обеспечения для определения приоритетных направлений развития инфраструктуры внутренних водных путей с учетом перспектив регионального экономического развития, грузо- и пассажиропотоков, в том числе транзитных, научная поддержка принятия и реализации инвестиционных решений. - Разработка научно-обоснованных предложений по созданию оптимального водоизмещающего судна для эксплуатации в условиях мелководья в регионах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. - Научное обеспечение подготовки предложений по внесению изменений в нормативно-правовые акты в области внутреннего водного транспорта. - Анализ современного состояния научно-исследовательской и проектно-конструкторской базы внутреннего водного транспорта.
Прикладные НИР и НИОКР	<ul style="list-style-type: none"> - 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 в потоке комплекса судоходных русловыправительных и берегозащитных сооружений на реках с несвязными аллювиальными отложениями. - Разработка научно-обоснованных предложений по использованию новых технологий, конструкционных и композиционных материалов при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте гидротехнических сооружений. - Разработка научно-обоснованных предложений по обеспечению энергосбережения и повышения энергетической эффективности организаций водного транспорта. - Разработка и обоснование инновационных методов и средств поддержания незамерзающих акваторий и судоходных трасс. - Разработка научно-обоснованных предложений по навигационно-гидрографическому обеспечению безопасных условий плавания на внутренних водных путях на основе создания и внедрения навигационных знаков нового поколения.

Направления	Мероприятия и меры
	<ul style="list-style-type: none"> - Разработка методологии и информационного обеспечения «non-stop»-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 по критериям наименьшего навигационного риска. - Разработка предложений по созданию системы управления качеством услуг внутреннего водного транспорта в области грузо- и пассажирских перевозок - Разработка предложений по созданию унифицированного мощностного ряда дизельных энергетических установок судов-газоходов, созданию схем и унифицированного берегового 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.
<p>Сохранение и развитие кадрового потенциала внутреннего водного транспорта, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям</p>	
1	<p>Государственное регулирование в сфере кадрового обеспечения водного транспорта</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, 85 закона «Об образовании в Российской Федерации», вступающим в силу с 01.09.2013; - разработка системы мер, направленных на предоставление преференций компаниям, оказывающим спонсорскую поддержку профильным вузам, имеющим договоры на плавательную практику с учебными заведениями; - разработка профессиональных стандартов транспортных профессий и должностей с учетом возможного

Направления		Мероприятия и меры
		<p>совмещения должностей для членов экипажей судов, приведение в соответствие с ними федеральных государственных образовательных стандартов;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 престижности 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.
2	Участие предприятий отрасли в подготовке кадров на условиях государственно-частного партнерства, вложение инвестиций в образование будущего работника	<ul style="list-style-type: none"> - 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: наблюдательные, попечительские, общественные, управляющие и иные виды 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 по трудоустройству выпускников и поддержанию процессов непрерывного образования для сотрудников предприятий; - заключение со студентами/курсантами договоров о целевом обучении, включающих обязательства организаций по обеспечению практикой и трудоустройству и ответственность гражданина по исполнению договора, включая,

Направления		Мероприятия и меры
		<p>штрафные санкции за нарушение его условий;</p> <ul style="list-style-type: none"> - внедрение интегрирующих образовательных технологий (единые информационные сети повышения квалификации в сфере вопросов, относящихся к государственному регулированию; электронные библиотеки и базы знаний) с участием крупнейших компаний и образовательных учреждений и с учетом их финансовых интересов; - создание и расширение механизмов участия отраслевых объединений работодателей, саморегулируемых организаций, предприятий транспорта в проведении общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ и/или образовательных организаций. - 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.
3	Развитие потенциала и повышение эффективности системы подготовки кадров в отраслевых образовательных учреждениях	<ul style="list-style-type: none"> - внедрение инновационных технологий в образовательный процесс, применение технологий дистанционного обучения; - разработка современных интерактивных учебников, учебных пособий и примерных программ подготовки; - реализация инновационных программ повышения квалификации для преподавателей вузов, научных сотрудников и других категорий работников; - использование в учебном процессе инновационных форм обучения: телеконференций, лекций в режиме видеоконференции, презентаций, онлайн-обсуждений; - усиление роли самостоятельной работы студентов и совершенствование контроля знаний студентов на всех этапах обучения на основе информационно-компьютерных технологий; - обеспечение широкого доступа обучающихся к специализированным образовательным ресурсам (общедоступные национальные библиотеки, интерактивные электронные образовательные ресурсы в сети Интернет) и информационным ресурсам научного и познавательного характера; - активная профориентационная деятельность транспортных вузов, направленная на сотрудничество со школами, в том числе создание профильных (морских, кадетских) классов; - развитие материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий; - формирование гибкой системы непрерывного образования, на основе модульных траекторий освоения новых компетенций по запросам отрасли, в том числе путем реализации высшего образования по ускоренным программам подготовки специалиста; - формирование новых моделей целевого приема и целевого обучения; заключение со студентами/курсантами договоров о целевом обучении, включающих обязательства организаций по обеспечению практикой и

Направления	Мероприятия и меры
	<p>трудоустройству и ответственность гражданина по исполнению договора, включая, штрафные санкции за нарушение его условий;</p> <ul style="list-style-type: none"> - совершенствование программ подготовки кадров в соответствии с 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, позволяющей обеспечить новые уровни взаимодействия различных образовательных и экономических систем, 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.
4	<p>Развитие обеспечения отрасли трудовыми ресурсами, внедрение современных систем управления персоналом в организациях водного транспорта</p> <ul style="list-style-type: none"> - проработка мер государственной поддержки разработки и реализации корпоративных мероприятий по улучшению условий труда, росту объемов и содержания социальных гарантий работников, совершенствованию корпоративного управления и организации производства, созданию высокопроизводительных рабочих мест, мер стимулирующего и мотивационного характера для удержания работников, развития долгосрочных трудовых отношений; - 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 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,

Направления	Мероприятия и меры
	<p>формирование системы внутренних грантов и конкурсов по поддержке молодых исследователей и преподавателей;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.

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

План мероприятий по реализации стратегии с дифференциацией по целям, задачам, этапам и объемы их финансового обеспечения

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Цель 1. Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы							
Повышение пропускной способности внутренних водных путей							
Улучшение качественных параметров внутренних водных путей:							
-восстановление параметров внутренних водных путей	3800,0	Всего - 27672 км внутренних водных путей, в том числе по бассейнам: Азово-Донской – 116 км Амурский – 2826 км Байкало –Ангарский - 120 км Беломорско-Онежский – 558 км Волго-Балтийский - 875 км Волго-Донской – 1399 км Волжский – 1019 км Енисейский – 3708 км Камский – 759 км Ленский – 5733 км Московский - 898 км Обский - 3004 км	2100,0	Всего - 9454 км внутренних водных путей, в том числе по бассейнам: Азово-Донской – 236 км Амурский – 1942 км Байкало –Ангарский - 935 км Беломорско-Онежский – 8 км Волго-Балтийский - 8 км Волго-Донской – 121 км Волжский – 31 км Камский – 168 км Ленский – 2326 км Московский - 347 км Обский - 2210 км Обь-Иртышский - 485	1700,0		0,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		Обь-Иртышский - 4800 км Печорский – 1005 км Северо-Двинский – 850 км		км Печорский – 416 км Северо-Двинский – 221 км			
- восстановления круглосуточного движения флота по внутренним водным путям	700,0	Всего - 10425 км внутренних водных путей, в том числе по бассейнам: Амурский – 1158 км Байкало – Ангарский - 1044 км Беломорско-Онежский – 66 км Волго-Балтийский - 1619 км Волго-Донской – 1256 км Волжский – 165 км Ленский – 726 км Московский - 98 км Обский - 685 км Обь-Иртышский - 2905 км Печорский – 703 км Северо-Двинский – 10425 км	700,0		0,0		0,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Переход до 2017 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета на содержание внутренних водных путей и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации	-	Утверждение Правительством Российской Федерации нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей (п.2 ст.8 КВВТ)	-		-		
Реализация проектов строительства новых гидротехнических сооружений для ликвидации "узких мест" на Единой глубоководной системе европейской части России	88400,0	Завершение строительства вторых ниток Нижне-Свирского шлюза Проектирование и строительство Багаевского гидроузла Проектирование и строительство Нижегородского низконапорного гидроузла	13000,0 34000,0 23941,9	ввод в эксплуатацию Багаевского гидроузла Завершение строительства и ввод в эксплуатацию Нижегородского низконапорного гидроузла	17458,1		
Осуществление стратегических инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей	878407,8 (в т.ч. внебюджет 177305,0)	Обоснование строительства инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности Волго-Балтийского и Волго-Донского водных путей Принятие решение Правительством		Строительство и ввод в эксплуатацию вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути Проектирование и строительство вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути	218765,8 (в т.ч. внебюджет 44 275,0) 395 275,7 (в т.ч. внебюджет 79 055,0)	Ввод в эксплуатацию вторых ниток шлюзов Волго-Балтийского водного пути	

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		Российской Федерации о строительстве вторых ниток Волго-Балтийского и Волго-Донского Водных путей Проектирование и строительство вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути Проектирование строительства вторых ниток шлюзов Волго-балтийского водного пути	253125,1 (в т. ч. внебюджет 51 707,0) 11 241,2 (в т. ч. внебюджет. 2 248,0)				
Обновление судов технического и обслуживающего флота	124092,6	Строительство 278 судов технического и обслуживающего флота, в том числе: промерные суда - 24 ед.; экологические суда - 12 ед.; служебно-вспомогательные суда - 24 ед.; обстановочные суда - 190 ед.; дноуглубительные снаряды - 28 ед.	32128,3	Строительство 313 судов технического и обслуживающего флота, в том числе: промерные суда - 10 ед.; экологические суда - 19 ед.; служебно-вспомогательные - суда 128 ед.; обстановочные суда - 138 ед.; дноуглубительные снаряды - 18 ед.	43606,7	Строительство 234 судов технического и обслуживающего флота, в том числе: экологические суда - 10 ед. служебно-вспомогательные суда - 125 ед. обстановочные суда - 75 ед. дноуглубительные снаряды - 24 ед.	48357,5

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Развитие портовой инфраструктуры							
Совершенствование механизма управления имуществом речных портов	0,0	Составление реестра причальных стенок, включающего данные о текущем техническом состоянии, собственнике и эксплуатационном статусе. Создание системы контроля технического состояния причальных стенок	0,0	Обновление реестра причальных стенок, осуществление контроля технического состояния причальных стенок	0,0	Обновление реестра причальных стенок, осуществление контроля технического состояния причальных стенок	0,0
Обновление перегрузочной техники в речных портах	32323,0 (внебюджет)	Приобретение перегрузочной техники для речных портов	5675,0	Приобретение перегрузочной техники для речных портов	14369,0	Приобретение перегрузочной техники для речных портов	12279,0
Совершенствование кредитной и таможенной политики при приобретении перегрузочной техники для речных портов	1921,0	Внесение инициативы по изменению законодательства в части: - субсидирования кредитной ставки при покупке нового перегрузочного оборудования для речных портов; - введения льготного периода по налогу на имущество по новой перегрузочной технике для речных портов; - введения нулевой таможенной пошлины на перегрузочное	307,0	Реализация мер	869,0	Реализация мер	745,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		оборудование для речных портов, не производимое в Российской Федерации. Подготовка финансово-экономического обоснования, согласование и принятие изменений					
Разработка и реализация мер государственной поддержки развития перевозок внутренним водным транспортом							
Разработка мер нормативно-правового и финансового регулирования, направленных на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом	0,0	Внесение инициативы по изменению законодательства, подготовка финансово-экономического обоснования, согласование и принятие изменений	0,0	Реализация мер	0,0	Реализация мер	0,0
Разработка и реализация мер по привлечению грузопотоков, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям	0,0	Внесение инициативы по изменению законодательства, подготовка финансово-экономического обоснования, согласование и принятие изменений	0,0	Реализация мер	0,0	Реализация мер	0,0
Разработка и реализация системы мер по продвижению перевозок с участием внутреннего водного транспорта в среде профессионалов рынка транспортно-логистических услуг и грузоотправителей	93,6 (внебюджет)	Создание и поддержка веб-сайта по продвижению перевозок грузов внутренним водным транспортом	23,8	Поддержка и обновление веб-сайта по продвижению перевозок грузов внутренним водным транспортом, включая размещение новых	37,8	Поддержка и обновление веб-сайта по продвижению перевозок грузов внутренним водным транспортом, включая размещение новых	32,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		<p>Организация отраслевых конференций, пресс-конференций, брифингов, конкурсов для журналистов за лучшую публикацию по внутреннему водному транспорту</p> <p>Инициирование и проведение отдельных секционных заседаний и круглых столов в рамках отраслевых конференций, форумов, выставках, в том числе зарубежных</p> <p>Подготовка и распространение в СМИ специализированной аналитики по речным перевозкам</p> <p>Выпуск брошюр, размещение статей и материалов по внутреннему водному транспорту в специализированных изданиях и отраслевой прессе</p>		<p>статей и материалов</p> <p>Организация отраслевых конференций, пресс-конференций, брифингов, конкурсов для журналистов за лучшую публикацию по внутреннему водному транспорту</p> <p>Выпуск брошюр, размещение статей и материалов по внутреннему водному транспорту в специализированных изданиях и отраслевой прессе</p> <p>Подготовка и распространение в СМИ специализированной аналитики по речным перевозкам</p>		<p>статей и материалов</p> <p>Организация круглых столов и конференций по внутреннему водному транспорту</p> <p>Выпуск брошюр, размещение статей и материалов по внутреннему водному транспорту в специализированных изданиях и отраслевой прессе</p> <p>Подготовка и распространение в СМИ специализированной аналитики по речным перевозкам</p>	

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Обеспечение конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом							
Освобождения организаций от уплаты акциза на топливо, используемого грузовыми и пассажирскими транспортными судами, судами технического и обслуживающего флота внутреннего водного транспорта	0,0	Внесение инициативы по изменению законодательства, подготовка финансово-экономического обоснования, согласование и принятие изменений	0,0	Реализация мер	0,0	Реализация мер	0,0
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	0,0	Совершенствование тарифной политики в сфере внутреннего водного транспорта для обеспечения повышения конкурентоспособности речных перевозок	0,0	Совершенствование тарифной политики в сфере внутреннего водного транспорта для обеспечения повышения конкурентоспособности речных перевозок	0,0	Совершенствование тарифной политики в сфере внутреннего водного транспорта для обеспечения повышения конкурентоспособности речных перевозок	0,0
Введение льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний	0,0	Внесение инициативы по изменению редакции Налогового кодекса, подготовка финансово-экономического обоснования, согласование и принятие изменений	0,0	Реализация мер	0,0	Реализация мер	0,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Создание дополнительной грузовой базы на внутренних водных путях							
Создание промышленных кластеров, ориентированных на перевозку произведенной продукции и сырья речным транспортом	-	Внесение инициативы по созданию преференций для предприятий, строящихся вблизи внутренних водных путей Планирование региональных земельных фондов с учетом близости участков к водным путям и приоритетное развитие таких участков в рамках региональных инвестиционных планов	-	Планирование региональных земельных фондов с учетом близости участков к водным путям и приоритетное развитие таких участков в рамках региональных инвестиционных планов	-	Планирование региональных земельных фондов с учетом близости участков к водным путям и приоритетное развитие таких участков в рамках региональных инвестиционных планов	-
Совершенствование системы документооборота, создание информационной среды мультимодального технологического взаимодействия участников транспортного процесса							
Создание системы единых электронных транспортных документов	79,0	Выполнение проектных работ по созданию системы единых электронных транспортных документов, установка технических средств и программ, апробация и опытное внедрение единых электронных	39,0	Внедрение системы единых электронных транспортных документов	20,0	Поддержка системы единых электронных транспортных документов	20,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		транспортных документов					
Разработка и внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения речных и морских грузовых и пассажирских перевозок (ИЭС ПОРТ)	100,0	Разработка и опытное внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения речных и морских грузовых и пассажирских перевозок (ИЭС ПОРТ)	50,0	Внедрение первого этапа ИЭС ПОРТ (электронная передача данных администрациям морских портов и государственным контрольным органам о судах и автоматизированное планирование пропуска судов в морских пунктах пропуска) Разработка нормативных правовых актов, уточняющих регламенты государственных контрольных органов в пунктах пропуска для применения стандартов ИЭС ПОРТ, внедрение ИЭС ПОРТ в морских и речных пунктах пропуска	25,0	Совершенствование интегрированной электронной системы оформления и сопровождения речных и морских грузовых и пассажирских перевозок (ИЭС ПОРТ)	25,0
Цель 2. Обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта							
Обеспечение обновления и роста тоннажа флота							
Разработка и реализация мер государственной поддержки обновления флота	137114,6	Реализация мер по компенсации процентной ставки при	5472,0	Реализация мер по компенсации процентной ставки при	54740,6	Реализация мер по компенсации процентной ставки при	76902,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		кредитовании строительства судов на российских верфях (Постановление Правительства РФ №383 от 22 мая 2008 года - новая редакция) Разработка и реализация механизма лизинга для обновления речного флота и судов смешанного (река-море) плавания.		кредитовании строительства судов на российских верфях Реализация механизма лизинга для обновления речного флота и судов смешанного (река-море) плавания.		кредитовании строительства судов на российских верфях Реализация механизма лизинга для обновления речного флота и судов смешанного (река-море) плавания.	
Разработка программы обновления судов речного флота и смешанного (река-море) плавания на основе введения утилизационного гранта по схеме "новое взамен старого"	30680,7	Внесение инициативы по изменению законодательства в части выплаты судового утилизационного гранта при строительстве судов речного флота и смешанного (река-море) плавания на российских верфях. Разработка схемы выплаты судового утилизационного гранта, подготовка финансово-экономического обоснования, согласование и принятие изменений	9128,4	Реализация программных мероприятий	12610,1	Реализация программных мероприятий	8942,2

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Обновление флота судовладельцев, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, на основе реализации механизма операционного лизинга судов	9598,0	Разработка схемы операционного лизинга судов перевозчиков, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, и ее апробация.	383,0	Обновление флота на основе реализации механизма операционного лизинга судов	3831,8	Обновление флота на основе реализации механизма операционного лизинга судов	5383,2
Строительство 887 самоходных и 3231 несамоходного грузового судна внутреннего плавания, 1850 транспортных буксиров, в том числе мелкосидящих судов для восточных бассейнов, 698 судов смешанного (река-море) плавания	878376,0 (внебюджет)	Строительство: 77 самоходных грузовых судов внутреннего плавания; 245 несамоходных грузовых судов внутреннего плавания; 144 транспортных буксиров; 272 судна смешанного (река-море) плавания	150647,0 (внебюджет)	Строительство: 407 самоходных грузовых судов внутреннего плавания 1488 несамоходных грузовых судов внутреннего плавания 840 транспортных буксиров 309 судов смешанного (река-море) плавания	295448,0 (внебюджет)	Строительство: 403 самоходных грузовых судов внутреннего плавания 1498 несамоходных грузовых судов внутреннего плавания 866 транспортных буксиров 117 судов смешанного (река-море) плавания	432281,0 (внебюджет)
Повышение безопасности, экологичности и энергоэффективности перевозок на внутреннем водном транспорте							

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Оснащения судов внутреннего и смешанного (река – море) плавания аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, электронными картографическими системами. Государственная поддержка оснащения транспортных судов навигационными системами	-	Дооснащения судов внутреннего и смешанного (река – море) плавания аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, электронными картографическими системами. Государственная поддержка оснащения транспортных судов навигационными системами	-				

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Разработка программы модернизации судов и объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта по снижению их негативного воздействия на окружающую среду	400,0 (внебюджет)	<p>Разработка мер поддержки создания и внедрения инноваций, направленных на защиту окружающей среды и повышение энергоэффективности объектов внутреннего водного транспорта</p> <p>Разработка мер стимулирования модернизации судов с установкой современных двигателей и систем управления расходом топлива</p> <p>Совершенствование комплексного обслуживания судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов</p>	100,0	Реализация программных мероприятий	200,0	Реализация программных мероприятий	100,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Развитие информационных систем обеспечения безопасности судоходства и управления движением судов на внутренних водных путях на основе международных стандартов Речных информационных служб (РИС)	-	Развитие информационных систем обеспечения безопасности судоходства и управления движением судов на внутренних водных путях на основе международных стандартов Речных информационных служб (РИС)	-				
Создание электронных навигационных карт	3100,0	Проведение комплекса работ по созданию и обновлению баз данных навигационной информации для картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием сигналов навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС	2360,0	Проведение комплекса работ по обновлению баз данных навигационной информации для картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием сигналов навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС	740,0		
Разработка типовых проектов судов на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев	200,0	Разработка типовых проектов судов на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев	200,0				
Развитие перевозок пассажиров на туристских маршрутах							
Разработка мер государственной	50457,3	Реализация мер по	5358,3	Реализация мер по	25752,1	Реализация мер по	19 346,9

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
поддержки обновления туристического флота		компенсации процентной ставки при кредитовании строительства туристических судов на российских верфях Разработка и реализация механизма лизинга для обновления туристического флота		компенсации процентной ставки при кредитовании строительства туристических судов на российских верфях Реализация механизма лизинга для обновления туристического флота		компенсации процентной ставки при кредитовании строительства судов на российских верфях Реализация механизма лизинга для обновления туристического флота	
Строительство 55 судов для использования на туристских маршрутах, в том числе пассажироместимостью 500 чел. – 31 ед., 300 чел. – 12 ед., 200 чел. – 12 ед.	78690,0 (внебюджет)	Строительство судов для использования на туристских маршрутах: пассажироместимостью 500 чел. – 11 ед., 300 чел. – 2 ед., 200 чел. – 12 ед.	33000,0	Строительство судов для использования на туристских маршрутах: пассажироместимостью 500 чел. – 20 ед., 300 чел. – 10 ед.	45690,0		0,0
Цель 3. Повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей							
Обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока							
Создание механизма поддержки инициатив региональных органов исполнительной власти по развитию судоходства на боковых и малых реках в восточных регионах Российской Федерации	-	Разработка комплекса мер, направленных на повышение коммерческой привлекательности услуг внутреннего водного транспорта для грузовладельцев на боковых и малых реках в восточных регионах Российской Федерации	-	Реализация мер	-	Реализация мер	-

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Разработка типовых проектов судов для восточных бассейнов, в том числе мелкосидящего флота, на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев	100,0	Разработка типовых проектов судов на основе предложенной сетки с учетом требований грузо- и судовладельцев	100,0				
Разработка комплекса мер, направленных на системное использование транспортного потенциала Северного морского пути и внутренних водных путей Сибири для обеспечения роста объемов перевозок	0,0	Разработка комплекса мер, направленных на системное использование транспортного потенциала Северного морского пути и внутренних водных путей Сибири	0,0	Реализация мер	0,0	Реализация мер	0,0
Совершенствование тарифной политики в рамках завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	0,0	Подготовка обоснованных предложений по внесению изменений в законодательство в части изменения тарифной политики для поддержки судоходных компаний, осуществляющих завоз грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности	0,0	Реализация мер тарифной политики	0,0	Реализация мер тарифной политики	0,0
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	313,0	Субсидирование государством перевозок контейнеров	313,0				

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
водным транспортом		внутренним водным транспортом, направленное на открытие новых контейнерных линий на внутренних водных путях					
Строительство три-модальных логистических центров с использованием механизма государственно-частного партнерства	79752,0 (внебюджет)	Создание механизма консультационной поддержки развития мультимодальных центров и речных портов в формате "единого окна" Строительство три-модального комплекса в Пермском крае (на базе порта г. Пермь)	10002,0	Строительство три-модального комплекса в республике Башкортостан (г. Уфа) и Самарской области (г. Сызрань)	25658,0	Строительство три-модального комплекса Волгоградской области (г. Волгоград), Нижегородской области (г. Н. Новгород) и Саратовской области (г. Саратов)	44092,0
Разработка мер по эффективному использованию потенциала Единой глубоководной системы европейской части России как важнейшего водного пути международного значения							
Обоснование комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала Единой глубоководной системы европейской части России.	0,0	Создание консультационного совета по координации программ развития транзитных перевозок с участием внутреннего водного транспорта, включающего представителей заинтересованных стран В рамках работы	0,0	В рамках работы межправительственных комиссий рассмотрение вопросов развития транзитных перевозок по внутренним водным путям с заинтересованными странами Разработка и реализация мер по развитию	0,0	В рамках работы межправительственных комиссий рассмотрение вопросов развития транзитных перевозок по внутренним водным путям с заинтересованными странами Разработка и реализация мер по развитию	0,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		межправительственных комиссий рассмотрение вопросов развития транзитных перевозок по внутренним водным путям с заинтересованными странами		контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север-Юг» внутренним водным транспортом		контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север-Юг» внутренним водным транспортом	
Разработка и реализация мер по развитию контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору «Север-Юг» внутренним водным транспортом	-	Разработка комплекса мер	-	Реализация мер	-	Реализация мер	-
Цель 4. Обеспечение социальной функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров							
Развитие перевозок пассажиров на социально значимых, в том числе скоростных, маршрутах							
Разработка мер государственной поддержки перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров	123813,9	Субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров	34141,1	Субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров	44108,1	Субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров	45564,7
Совершенствование законодательства в сфере социально значимых перевозок	0,0	Подготовка предложений и внесение изменений в законодательные акты Российской Федерации в части социально значимых перевозок	0,0				

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Строительство (реконструкция) с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров	1080,0 (в т.ч. внебюджет 1000,0)	Реконструкция и строительство объектов инфраструктуры для приема и обслуживания пассажирского флота в городах Москва, Санкт-Петербург, Пермь, Архангельск, Тобольск, Якутск, Салехард, Хабаровск, Благовещенск, Нижнеленинское, Амурзет, Покровка, Елабуга, Ижевск, Болгары, Свияжск.	1020,0 (в т.ч. внебюджет 940,0)	Реконструкция и строительство объектов инфраструктуры для приема и обслуживания пассажирского флота в городах Ярославль, Волгоград, на о. Валаам, Кизи, Петрозаводск, пос. Жиганск	60,0 (внебюджет)		
Разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития речных пассажирских перевозок	-	Разработка региональных и муниципальных целевых программ развития речных пассажирских перевозок	-	Реализация программных мероприятий	-	Реализация программных мероприятий	-
Разработка мер по финансированию строительства пассажирского флота при поддержке субъектов Российской Федерации	10708,0	Разработка мер	5385,0	Реализация мер	2020,0	Реализация мер	3303,0
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.	-	Разработка программ, формирование муниципальных бюджетов Реализация Программы развития Московского	-	Реализация и корректировка программ	-	Реализация программ	-

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		транспортного узла Строительство пересадочных узлов с водного транспорта на другие виды городского транспорта в городах Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород					
Цель 5. Повышение уровня безопасности на внутреннем водном транспорте							
Повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях							
Разработка и реализация комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений, других объектов инфраструктуры и водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части России, Сибири и Дальнего востока	257493,6	Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы	18258,0	Реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы	8507		
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	12413,5	Реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	7054		
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала	5531,6	Реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала	6117,5		
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции	69777,0	Реализация комплексного проекта реконструкции	500,0		

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		гидросооружений Беломорско-Балтийского канала		гидросооружений Беломорско-Балтийского канала			
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна	4015,0	Реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна	1772,0		
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна	5351,4	Реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна	950,9		
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы	1914,0	Реализация комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы	1200,0		
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна	669,5	Реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна	51,3		
		Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-	1400,9	Проектирование и реализация второй очереди комплексных	75430,0		

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		Донского бассейна		проектов реконструкции гидротехнических сооружений, других объектов инфраструктуры и водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части России, Сибири и Дальнего Востока		Реализация второй очереди комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений, других объектов инфраструктуры и водных путей бассейнов Единой глубоководной системы европейской части России, Сибири и Дальнего Востока	36580,0
Модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния	-	Модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния	-	Модернизация и оснащение средств навигационного оборудования внутренних водных путей геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния	-		
Оснащение современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении в администрациях бассейнов внутренних водных путей	72042,6	Проектирование и изыскания, установка оборудования и программного обеспечения	44823,6	Установка оборудования и программного обеспечения	27182,5	Установка оборудования и программного обеспечения	36,5

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Модернизация системы технологической связи и реконструкция лабораторий навигационной информации для создания электронных навигационных карт в 15 бассейнах внутренних водных путей	4924,1	Реализация мероприятий «Реконструкция и развитие сетей технологической связи на внутренних водных путях Российской Федерации» и «Реконструкция лабораторий навигационной информации, включая монтаж программно-аппаратных средств» в рамках ФЦП «РТС (2010-2020)»	3050,3	Реализация мероприятий «Реконструкция и развитие сетей технологической связи на внутренних водных путях Российской Федерации» и «Реконструкция лабораторий навигационной информации, включая монтаж программно-аппаратных средств» в рамках ФЦП «РТС (2010-2020)»	1873,8		
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	-	Совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов речного транспорта	-				
Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности							

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
Обеспечение соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным	0,0	Обеспечение контроля соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным	0,0	Обеспечение контроля соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным	0,0		
Внесение в Правила Российского Речного Регистра и Технические регламенты обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте контроля обязательств заказчиков строительства новых судов в части создания условий для перевозок инвалидов и маломобильных групп граждан	0,0	Внесение в Правила Российского Речного Регистра и Технические регламенты обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте контроля обязательств заказчиков строительства новых судов в части создания условий для перевозок инвалидов и маломобильных групп граждан	0,0				
Расширение использования экологически безопасных перегрузочных технологий	0,0	Разработка мер, направленных на расширение использования экологически безопасных перегрузочных технологий	0,0	Реализация мер	0,0	Реализация мер	0,0
Совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок	0,0	Совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок	0,0				

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
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 (ФГОС), в том числе за счет модернизации и обновления учебно-лабораторного и тренажерного оборудования	1100,0	<p>Модернизация и обновление учебно-лабораторного и тренажерного оборудования</p> <p>Проведение мониторинга эффективности деятельности отраслевых образовательных организаций в целях повышения качества обучения</p> <p>Разработка и утверждение Минтрансом России профессиональных стандартов транспортных профессий и должностей с учетом возможного совмещения должностей для членов экипажей судов, приведение в соответствие с ними ФГОС</p> <p>Корректировка ФГОС с учетом требований работодателей</p> <p>Разработка, утверждение</p>	100,0	<p>Модернизация и обновление учебно-лабораторного и тренажерного оборудования</p> <p>Проведение мониторинга эффективности деятельности отраслевых образовательных организаций в целях повышения качества обучения</p> <p>Актуализация программ теоретической, тренажерной и практической подготовки по эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на внутреннем водном транспорте</p> <p>Внесение предложений в Минобрнауки по корректировке ФГОС с учетом требований профессиональных стандартов</p>	500,0	<p>Модернизация и обновление учебно-лабораторного и тренажерного оборудования</p> <p>Проведение мониторинга эффективности деятельности отраслевых образовательных организаций в целях повышения качества обучения</p> <p>Расширение сети экспертно-аналитических и сертификационных центров оценки и сертификации профессиональных квалификаций в сфере водного транспорта</p> <p>Актуализация программ дополнительного профессионального образования для соответствия подготовки членов экипажей требованиям</p>	500,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		<p>Минтранс России и реализация программ теоретической, тренажерной и практической подготовки по эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на внутреннем водном транспорте</p> <p>Актуализация программ дополнительного профессионального образования для соответствия подготовки членов экипажей требованиям нормативно-законодательных актов</p> <p>Разработка и реализация типовых основных программ профессионального обучения в области подготовки членов экипажей судов</p> <p>Создание многопрофильных центров с организацией обучения по широкому спектру рабочих</p>		<p>Совершенствование процедур проверки знаний и навыков плавсостава с учетом компетентностного подхода</p> <p>Формирование сети экспертно-аналитических и сертификационных центров оценки и сертификации профессиональных квалификаций в сфере водного транспорта</p> <p>Актуализация программ дополнительного профессионального образования для соответствия подготовки членов экипажей требованиям нормативно-законодательных актов</p> <p>Актуализация типовых основных программ профессионального обучения</p> <p>Формирование гибкой системы непрерывного образования, на основе модульных траекторий освоения новых</p>		<p>нормативно-законодательных актов</p> <p>Актуализация типовых основных программ профессионального обучения</p>	

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		профессий		компетенций по запросам отрасли			
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	-	<p>Разработка нормативной и методической базы сетевой формы реализации образовательных программ в вузах водного транспорта</p> <p>Реализация целевого обучения студентов и курсантов в вузах водного транспорта</p> <p>Разработка механизмов и моделей сетевого и кластерного взаимодействия в системе отраслевого образования</p> <p>Разработка и реализация грантовых программ производственных, проектных и научно-исследовательских организаций водного транспорта, направленных на поддержку и развитие отраслевого образования</p> <p>Разработка Порядка</p>	-	<p>Внедрение сетевой формы реализации образовательных программ подготовки плавсостава</p> <p>Разработка механизмов участия отраслевых объединений работодателей в проведении общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ и/или образовательных организаций.</p> <p>Разработка образовательными организациями интегрирующих образовательных технологий</p> <p>Актуализация и реализация грантовых программ производственных, проектных и научно-исследовательских</p>	-	<p>Развитие сетевой формы реализации образовательных программ</p> <p>Внедрение интегрирующих образовательных технологий</p> <p>Проведение общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ и/или образовательных организаций с участием отраслевых объединений работодателей и саморегулируемых организаций</p> <p>Развитие и поддержка механизмов и моделей сетевого и кластерного взаимодействия в системе отраслевого образования</p>	-

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		общественно-профессиональной аккредитации профессиональных образовательных программ ассоциациями работодателей отрасли		организаций водного транспорта, направленных на поддержку и развитие отраслевого образования Внедрение механизмов и моделей сетевого и кластерного взаимодействия в системе отраслевого образования			
Повышение качества образования за счет внедрения инновационных технологий в обучение членов экипажей судов, в том числе разработка интерактивных учебников и учебных пособий	-	Внедрение инновационных технологий в образовательный процесс, применение технологий дистанционного обучения Разработка современных интерактивных учебников, учебных пособий и примерных программ подготовки Реализация инновационных программ повышения квалификации для научно-педагогических работников образовательных организаций и других категорий сотрудников	-	Реализация отдельных модулей образовательных программ с применением электронного обучения и дистанционных образовательных технологий Совершенствование контроля знаний студентов и курсантов на всех этапах обучения на основе информационно-компьютерных технологий Расширение доступа обучающихся к специализированным образовательным	-	Расширение спектра модулей образовательных программ, реализуемых с применением электронного обучения и дистанционных образовательных технологий Обеспечение широкого доступа обучающихся к специализированным образовательным ресурсам и информационным ресурсам научного и познавательного характера Совершенствование методического обеспечения	-

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		<p>Обеспечение доступа обучающихся к специализированным образовательным ресурсам (общедоступные национальные библиотеки, интерактивные электронные образовательные ресурсы в сети Интернет) и информационным ресурсам научного и познавательного характера</p> <p>Разработка системы контроля знаний курсантов и студентов на всех этапах обучения на основе информационно-компьютерных технологий</p>		<p>ресурсам и информационным ресурсам научного и познавательного характера</p> <p>Совершенствование методического обеспечения образовательного процесса</p>		образовательного процесса	
Развитие материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных морских и речных судов, строительство и реконструкцию зданий и сооружений, в том числе общежитий	4200,0	<p>Строительство и реконструкция зданий и сооружений, в том числе общежитий</p> <p>Утверждение нормативов и обеспечение</p>	200,0	<p>Строительство и реконструкция зданий и сооружений, в том числе общежитий</p> <p>Актуализация нормативов финансирования по</p>	1000,0	<p>Строительство и реконструкция зданий и сооружений, в том числе общежитий</p> <p>Актуализация нормативов финансирования по</p>	3000,0

Мероприятия и меры	Объем финансирования, всего, млн. руб.	Этапы реализации стратегии					
		2012-2018 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2019-2024 годы	Объем финансирования, млн. руб.	2025-2030 годы	Объем финансирования, млн. руб.
		<p>финансирования подготовки курсантов по плавательным специальностям с учетом содержания учебно-тренажерной базы образовательных учреждений</p> <p>Создание условий для реализации образовательных программ в соответствии с требованиями ФГОС</p> <p>Приобретение учебно-производственных судов для обеспечения плавательной практики курсантов</p>		<p>плавательным специальностям, с учетом содержания учебно-тренажерной базы</p> <p>Приобретение учебно-производственных судов для обеспечения плавательной практики курсантов</p>		<p>плавательным специальностям, с учетом содержания учебно-тренажерной базы</p> <p>Приобретение учебно-производственных судов для обеспечения плавательной практики курсантов</p>	

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

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

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

	2012 – 2030 годы	В том числе		
		2012 – 2018 годы	2019 – 2025 годы	2026 – 2030 годы
Капитальные вложения				
Всего	2520,0	746,4	1193,1	580,5
в том числе:				
федеральный бюджет	1261,4	486,5	686,4	88,5
бюджеты субъектов Российской Федерации	10,8	5,5	2,0	3,3
внебюджетные средства	1247,8	254,4	504,7	488,7
Расходы на прочие нужды				
Всего	353,9	55,0	142	156,9
в том числе:				
федеральный бюджет	230,1	20,9	97,9	111,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	123,8	34,1	44,1	45,6
внебюджетные средства	-	-	-	-
Всего расходов				
Всего	2873,9	801,4	1335,1	737,4
в том числе:				
федеральный бюджет	1491,5	507,4	784,3	199,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	134,6	39,6	46,1	48,9
внебюджетные средства	1247,8	254,4	504,7	488,7

	2012 – 2030 годы	В том числе		
		2012 – 2018 годы	2019 – 2025 годы	2026 – 2030 годы
Затраты на НИОКР				
Всего	67,0	25,0	25,0	17,0
в том числе:				
федеральный бюджет	67,0	25,0	25,0	17,0

Иновационный сценарий (вариант умеренного роста)
(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2012 – 2030 годы	В том числе		
		2012 – 2018 годы	2019 – 2025 годы	2026 – 2030 годы
Капитальные вложения				
Всего	1383,1	469,0	465,1	449,0
в том числе:				
федеральный бюджет	616,0	285,4	211,7	118,9
бюджеты субъектов Российской Федерации	0,1	0,1	0	0
внебюджетные средства	767,0	183,5	253,4	330,1
Расходы на прочие нужды				
Всего	330,3	60,5	126,2	143,6
в том числе:				
федеральный бюджет	319,2	55,0	124	140,2
бюджеты субъектов Российской Федерации	10,7	5,4	2,0	3,3
внебюджетные средства	0,4	0,1	0,2	0,1
Всего расходов				
Всего	1713,5	529,5	591,3	592,7
в том числе:				
федеральный бюджет	935,2	340,4	335,7	259,1
бюджеты субъектов Российской Федерации	10,8	5,5	2,0	3,3
внебюджетные средства	767,5	183,6	253,6	330,3

	2012 – 2030 годы	В том числе		
		2012 – 2018 годы	2019 – 2025 годы	2026 – 2030 годы
Затраты на НИОКР				
Всего	34,0	11,0	12,0	11,0
в том числе:				
федеральный бюджет	34,0	11,0	12,0	11,0

Консервативный сценарий
(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2012 – 2030 годы	В том числе		
		2012 – 2018 годы	2019 – 2025 годы	2026 – 2030 годы
Капитальные вложения				
Всего	1222,0	453,4	414,9	353,7
в том числе:				
федеральный бюджет	600,8	284,0	207,1	109,7
бюджеты субъектов Российской Федерации	0,1	0,1	0,0	0,0
внебюджетные средства	621,1	169,3	207,8	244
Расходы на прочие нужды				
Всего	309,8	60,2	121,1	128,5
в том числе:				
федеральный бюджет	298,7	54,7	118,9	125,1
бюджеты субъектов Российской Федерации	10,7	5,4	2,0	3,3
внебюджетные средства	0,4	0,1	0,2	0,1
Всего расходов				
Всего	1532,0	513,6	536,2	482,2
в том числе:				
федеральный бюджет	899,6	338,7	326,1	234,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	10,8	5,5	2,0	3,3
внебюджетные средства	621,6	169,4	208,1	244,1

	2012 – 2030 годы	В том числе		
		2012 – 2018 годы	2019 – 2025 годы	2026 – 2030 годы
Затраты на НИОКР				
Всего	34,0	11,0	12,0	11,0
в том числе:				
федеральный бюджет	34,0	11,0	12,0	11,0

**Перечень стратегических документов социально-экономического
развития Российской Федерации**

1. Указ Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 536 «Об основах стратегического планирования в Российской Федерации»;
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года;
3. Федеральный закон от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»;
4. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации;
5. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года;
6. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года;
7. Стратегия социально-экономического развития Центрального федерального округа на период до 2020 года;
8. Стратегия социально-экономического развития Приволжского федерального округа на период до 2020 года;
9. Стратегия социально-экономического развития Южного федерального округа на период до 2020 года;
10. Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года;
11. Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)";

12. Подпрограмма "Внутренний водный транспорт" (2010-2015 годы) федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)";

13. Стратегия развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года, утверждена приказом Министерства промышленности и торговли России и Министерства сельского хозяйства России от 30 октября 2008 г. № 248/482 для оценки динамики развития валового регионального продукта и организации отгрузок на короткие расстояния;

14. Стратегия развития металлургической промышленности России на период до 2020 года, утверждена приказом Министерства промышленности и торговли России от 18 марта 2009 г. № 150;

15. Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 января 2012 г. №14-р;

16. Энергетическая стратегия России на период до 2030, утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2009 г. №1715-р;

17. Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015 года, утверждена приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 14.03.2008 №119;

18. Федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы (ред. от 01.03.2011), утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 21.02.2008 №103;

19. Стратегия социально-экономического развития республики Алтай на период до 2028 года, утверждена Законом о стратегии социально-экономического развития республики Алтай на период до 2028 года (в ред. Законов Республики Алтай от 03.07.2009 № 33-РЗ, от 30.03.2012 №13-РЗ);

20. Стратегия социально-экономического развития Алтайского края на период до 2025 года, одобрена Постановлением Администрации Алтайского края от 28.12.2007 №622;

21. Стратегия социально-экономического развития Амурской области на период до 2025 года, утверждена Постановлением Правительства Амурской области от 13.07.2012 №380;

22. Стратегия социально-экономического развития Республики Бурятия до 2025 года, одобрена Постановлением Правительства Республики Бурятия от 15.12.2007 №410;

23. Программа «Социально-экономическое развитие Еврейской автономной области на период до 2015 года», утверждена Законом автономной области от 29.04.2009 №546-ОЗ;

24. Стратегия социального и экономического развития Хабаровского края на период до 2025 год, утверждена Постановлением Правительства Хабаровского края от 13.01.2009 №1-пр (ред. от 26.05.2011);

25. Стратегия социально-экономического развития Республики Хакасия до 2020 года, утверждена Постановление Правительства Республики Хакасия от 25.10.2011 №700 (в ред. Постановления Правительства Республики Хакасия от 28.08.2012 №571);

26. Стратегия социально-экономического развития Кемеровской области до 2025 года, утверждена Законом Кемеровской области от 11.06.2008 №74-ОЗ;

27. Программа социально-экономического развития Иркутской области на 2011-2015 годы, утверждена Законом Иркутской области от 8 мая 2009 года №25-оз;

28. Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2025 года, утверждена Постановлением Губернатора Новосибирской области от 03.12.2007 №474;

29. Стратегия социально-экономического развития Омской области до 2025 года, утверждена Указом Губернатора Омской области от 24.06.2013 №93;

30. Проект закона республики Саха "О Программе Социально-Экономическое развитие Республики Саха (Якутия) на период до 2025 года и основные направления до 2030 года";

31. Стратегия развития Томской области до 2020 года, одобрена Постановлением Государственной Думы Томской области от 27.10.2005 № 2539;

32. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Тюменской области до 2020 года и на перспективу до 2030 года, утверждена Распоряжением Правительства Тюменской области от 25.05.2009 №652-рп (в редакции распоряжений от 26.10.2011 №1976-рп, от 09.06.2012 №1121-рп, от 28.12.2012 №2844-рп);

33. Стратегия социально-экономического развития Республики Тыва до 2020 года, одобрена Постановление Правительства республики Тыва от 21.02.2008 №91;

34. Прогноз социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на период до 2030 года, утвержден распоряжением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 26.06.2013 №383-рп;

35. Стратегия социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа до 2020 года, утверждена Постановлением Законодательного Собрания Ямало-Ненецкого автономного округа от 9.12.2009 №1990;

36. Стратегия социально-экономического развития Владимирской области до 2027 года и среднесрочном плане развития Владимирской области на 2009-2012 годы, утверждена Постановлением губернатора Владимирской области от 27.01.2009 №58;

37. Стратегия социально-экономического развития Ивановской области до 2020 года, утверждена Законом Ивановской области от 11.03.2010 №22-ОЗ;
38. Стратегия социально – экономического развития Костромской области на период до 2020 года, утверждена Распоряжением администрации Костромской области от 11.06.2010 №146-ра;
39. Стратегия социально-экономического развития Московской области до 2020 года, утверждена Постановлением Правительства Московской области от 15.12.2006 №1164/49;
40. Стратегия социально-экономического развития Ярославской области до 2020 года и на перспективу до 2030 года, утверждена Постановлением Губернатора Ярославской области от 22.06.2007 №572;
41. Стратегия социально-экономического развития Архангельской области до 2030 года, утверждена Распоряжением администрации Архангельской области от 16.12.2008 №278-ра/48;
42. Стратегия социально-экономического развития Вологодской области на период до 2020 года, утверждена Постановлением Правительства Вологодской области от 16.04.2004 №380;
43. Концепция социально-экономического развития Ленинградской области на стратегическую перспективу до 2025 года, утверждена Постановлением Правительства Ленинградской области от 19.08.2010 №219;
44. Стратегия социально-экономического развития Республики Карелия до 2020 г, утверждена Постановлением Законодательного Собрания Республики Карелия от 27.12.2007 №706-IVЗС;
45. Стратегия экономического и социального развития Республики Коми на период до 2020 года, утверждена Постановлением Правительства Республики Коми от 26 января 2009 года №22;
46. Концепция социально-экономического развития города Санкт-Петербурга до 2020 года, утверждена Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28.03.2012 №275;

47. Стратегия социально-экономического развития Астраханской области на период до 2020 года, утверждена постановлением Правительства Астраханской области от 24.02.2010 №54-П;

48. Стратегия социально-экономического развития Волгоградской области до 2025 года, утверждена Законом Волгоградской области от 21.11.2008 №1778-ОД;

49. Стратегия социально-экономического развития Ростовской области на период до 2020 года, утверждена Постановлением Законодательного Собрания Ростовской области 30.10.2007 №2067;

50. Стратегия социально-экономического развития Республики Башкортостан до 2020 года, утверждена Постановлением Правительства Республики Башкортостан от 30.09.2009 №370;

51. Стратегия социально-экономического развития Кировской области на период до 2020 года, утверждена Постановлением Правительства области от 12.08.2008 №142/319 (в ред. от 06.12.2009 №33/432) ;

52. Стратегия долгосрочного социально-экономического развития Республики Марий Эл, утверждена Постановлением Правительства Республики Марий-Эл от 31.08.2007 №214;

53. Стратегия социально-экономического развития Республики Мордовия до 2025 года, утверждена Законом Республики Мордовия от 01.10.2008 №94-3;

54. Стратегия развития Нижегородской области до 2020 года, утверждена Постановлением Правительства Нижегородской области от 17.04.06 №127;

55. Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2020, утверждена Постановлением Правительства Самарской области от 09.10.2006 №129-ПП;

56. Стратегия социально-экономического развития Саратовской области до 2025 года, утверждена Постановлением Правительства Саратовской области от 18.06.2012 года №420-П;

57. Программа социально-экономического развития Республики Татарстан на 2011-2015 годы, утверждена Законом Республики Татарстан от 22.04.2011 №13-ЗРТ;

58. Стратегия социально-экономического развития Удмуртской Республики на период до 2025 года, утверждена Законом Удмуртской Республики от 09.10.2009 №40-РЗ;

59. Стратегия социально-экономического развития Чувашской Республики до 2020 года, утверждена Законом Чувашской Республики от 04.06.2007 №8;

60. Программа социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы, утверждена Законом Пермского края от 20.12.2012 №140-ПК;

61. Проект Стратегии социально-экономического развития Москвы на период до 2025 года;

62. Проект Стратегии социально-экономического развития Тверской области на период до 2030 года;

63. Проект Стратегии социально-экономического развития Ненецкого автономного округа до 2030 года;

64. Проект Стратегии социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года;

65. Проект стратегии социально-экономического развития Красноярского края на период до 2020 года.