



**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ**  
**МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
109012, Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1.

«20» сентября 2013 г.

№ 869/09

**Заключение**  
**Общественного совета Министерства транспорта Российской Федерации**  
**на проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской**  
**Федерации на период до 2030 года**

Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия) разработана Минтрансом России в инициативном порядке.

Целью Стратегии является приоритетное развитие внутреннего водного транспорта Российской Федерации в функционировании транспортного комплекса страны, повышение его инвестиционной привлекательности, создание условий для эффективного функционирования и роста конкурентоспособности предприятий отрасли, расширение сферы вовлечения внутреннего водного транспорта в мировую и европейскую транспортные системы на основе наиболее полной реализации его стратегических преимуществ, таких как: низкие инфраструктурные издержки, экологичность, высокий уровень безопасности, гибкость при перевозке грузов, низкая себестоимость, высокий уровень энергоэффективности и др.

Общественный совет высоко оценивает значимость Стратегии как важнейшего документа, определяющего развитие внутреннего водного транспорта на перспективу. Проект Стратегии соответствует Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года.

Общественный совет отмечает, что для динамичного развития внутреннего водного транспорта необходим такой системный документ, поскольку в настоящее время эксплуатируемая сеть внутренних водных путей России имеет самую большую протяженность в мире и составляет 101,7 тыс. км. Большая часть этих путей обладает развитой инфраструктурой по организации и обслуживанию судоходства. На реках России функционирует 131 порт, имеющий соответствующие подъездные пути, что позволяет максимально использовать их мощности. При этом доля негосударственного сектора в части осуществления перевозок грузов и пассажиров доминирует и составляет более 90% объема перевозок. Состав флота, которым обладают речные перевозчики, многообразен и

позволяет выполнять перевозки практически всех видов грузов. В то же время на долю внутреннего водного транспорта приходится менее 2% от общего объема перевозок грузов в Российской Федерации. Этот показатель значительно уступает европейским странам, имеющим менее развитую сеть внутренних водных путей, таким как Германия, Франция, Бельгия и Нидерланды, где наблюдается постоянное и значительное увеличение объема перевозок речным транспортом.

Внутренний водный транспорт на многих европейских транспортных коридорах является альтернативным и дополняющим к железнодорожному и автомобильному транспорту и представляет собой устойчивый, экологически благоприятный и безопасный вид транспорта. 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. В современных условиях, когда инфраструктура железнодорожного и автомобильного транспорта в большинстве морских портов России и Европы функционирует практически на полную мощность, пропускная способность внутренних водных путей используется не в полной мере.

Сегодня развитию внутреннего водного транспорта во многих странах уделяется значительное внимание. В частности, Роттердамская Конференция министров транспорта (2001 г.) и Бухарестская общеевропейская конференция по внутреннему водному транспорту (2006 г.) приняли ряд рекомендаций, призванных поддержать и стимулировать развитие внутреннего водного транспорта в европейских странах. Комитет по внутреннему водному транспорту ЕЭК ООН постоянно проводит всесторонние исследования, посвященные перспективам внутреннего судоходства в рамках объединенной Европы. Развернут активный процесс консультаций по вопросу о развитии и возможностях стимулирования внутреннего водного транспорта. В ходе дискуссий рассматриваются вопросы интеграции внутреннего водного транспорта в транспортную логистическую сеть, модернизации флота, повышения престижа речных профессий и уровня компетентности специалистов, совершенствования технологий перевозок и инфраструктуры и др.

В Российской Федерации реализация преимуществ внутреннего водного транспорта в настоящее время сдерживается рядом факторов, среди которых: наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях, дефицит современных судов, погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов, резкое сокращение инновационных разработок в области технологии и организации транспортного процесса, свертывание деятельности по взаимодействию с другими видами транспорта, отсутствие исследований по

применению эффективной организации логистической сети доставки грузов, отсутствие системы организационно-экономических и институциональных мер, направленных на привлечение грузов и пассажиров на внутренний водный транспорт, и др. Совокупное негативное влияние вышеперечисленных факторов обуславливает низкую инвестиционную привлекательность предприятий отрасли, падение объемов перевозок пассажиров и грузов, негативные тенденции в изменении структуры перевозимых грузов.

Для преодоления негативной тенденции снижения роли внутреннего водного транспорта необходимо выполнение комплексного научного исследования, направленного на преодоление законодательных, инфраструктурных, организационных, технических и технологических препятствий и ограничений, и создания условий для стабильного, сбалансированного и эффективного развития этого вида транспорта в транспортной системе России, на что и направлен проект Стратегии.

Общественным советом отмечено, что в проекте Стратегии содержатся основные направления транспортной политики, цели и задачи, которые необходимо решить внутреннему водному транспорту в период до 2030 года. В ходе состоявшегося обсуждения отмечено, что одним из важнейших качеств проекта Стратегии является комплексный подход к развитию внутреннего водного транспорта.

Общественный совет отметил, что в ходе подготовки проекта Стратегии были проработаны наиболее актуальные для внутреннего водного транспорта вопросы. Проведен большой объем исследований по таким вопросам как: анализ современного состояния и проблем развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации; обоснование целей, задач и сценариев развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года; прогнозирование развития грузовой базы внутреннего водного транспорта; разработка конкурентной стратегии развития внутреннего водного транспорта на основе реализации его стратегических преимуществ; определение приоритетных направлений инновационного развития внутреннего водного транспорта; обоснование программы развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года; формирование механизма реализации стратегии.

Общественный совет считает правильным, что вместе с проектом Стратегии был подготовлен проект Плана по реализации Стратегии, который является неотъемлемой частью всего документа. Проект плана сформирован в точном соответствии с целями стратегии и содержит большой круг мероприятий, рассчитанных на реализацию в среднесрочной перспективе в целях непосредственного решения определенных стратегией и задач. Утверждение плана одновременно со стратегией позволит начать непосредственную реализацию Стратегии сразу же после ее утверждения.

Общественный совет указывает, что по проекту Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года имеется ряд замечаний.

1. В частности, материалы целесообразно дополнить вариантом, который будет отражать динамику развития внутреннего водного транспорта по результатам реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2020 года», «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года», без учета проведения каких-либо дополнительных мероприятий.

2. Дополнить материалы Стратегии развития внутреннего водного транспорта до 2030 года объемами финансирования, заложенными в ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2020 года», «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года», а также другими источниками финансирования и/или субсидирования из бюджетов различных уровней, существующих в настоящее время.

3. Привести названия сценариев развития в соответствии с названиями, использованными ФЦП «Развитие транспортной системы России до 2020 года», «Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года».

В целом, Общественный совет Министерства транспорта Российской Федерации, поддерживает проект Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.

Председатель Общественного совета  
Министерства транспорта  
Российской Федерации



А.Г.Кучерена