

(Об одобрении Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации)

Распоряжение · № 909-р · от 03.07.2003 · Правительство Российской Федерации · Утратил силу

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 3 июля 2003 г. N 909-р

г. Москва

1. Одобрить прилагаемую Концепцию развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.
2. Федеральным органам исполнительной власти и органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации учитывать положения Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации при планировании и осуществлении мероприятий по вопросам развития внутреннего водного транспорта.
3. Минтранс России разработать совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и представить в III квартале 2003 г. в установленном порядке в Правительство Российской Федерации план мероприятий по реализации Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

Председатель Правительства

Российской Федерации М.Касьянов

ОДОБРЕНА

распоряжением Правительства

Российской Федерации

от 3 июля 2003 г.

N 909-р

К О Н Ц Е П Ц И Я

развития внутреннего водного транспорта

Российской Федерации

Концепция развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации определяет основные направления развития внутреннего водного транспорта, а также цели, задачи и методы государственного регулирования в этой сфере в условиях развития рыночных отношений и структурного реформирования экономики на период до 2015 года.

I. Современное состояние и основные проблемы внутреннего водного транспорта

В области внутреннего водного транспорта в целом завершился период резкого спада производственной деятельности, связанного с экономическим кризисом в стране. После 1996 года в отрасли наблюдается активизация хозяйственной деятельности. В настоящее время проблемы внутреннего водного транспорта определяются комплексом взаимосвязанных факторов, основными из которых являются следующие:

состояние важнейших компонентов транспортной инфраструктуры отрасли - водных путей и гидротехнических сооружений на них;

функционально-возрастная структура и техническое состояние флота как основного средства производства транспортных услуг;

финансово-экономическое положение и структура собственности судоходных компаний и портов; степень развития рынков грузовых и пассажирских перевозок.

Российская Федерация располагает самой большой в мире сетью внутренних водных путей. В европейской части России функционирует не имеющая аналогов Единая глубоководная система, включающая крупнейшие реки, их притоки и межбассейновые соединения.

Общая протяженность эксплуатируемых в России внутренних водных путей в течение последнего десятилетия была сохранена на уровне примерно 100 тыс. км, однако ввиду недостаточного бюджетного финансирования дноуглубительных работ гарантированные габариты судовых ходов уменьшились, ухудшилось навигационное обслуживание на внутренних водных путях. Протяженность путей с гарантированными габаритами судовых ходов составляет в настоящее время 42 тыс. км, т. е. сократилась с 1990 года более чем на 37 процентов. На некоторых реках прекращено судоходство в меженный период и в темное время суток. В результате внутренние водные пути России используются с интенсивностью, не соответствующей их потенциальным возможностям. Доля грузов, перевозимых по этим путям, составляет примерно 4 процента общего объема грузовых перевозок, осуществляемых транспортным комплексом страны, что значительно ниже, чем в ряде стран Европы (в Германии - 19 процентов, в Бельгии - 10 процентов). Характерная для России сезонность транспортного использования внутренних водных путей не в полной мере объясняет недостаточную реализацию их транспортного потенциала.

Большинство из действующих на внутренних водных путях России гидротехнических сооружений введены в эксплуатацию 50-70 и более лет назад. Ухудшение технического состояния гидротехнических сооружений, связанное с недостаточным для его поддержания объемом бюджетного финансирования и отсутствием действенных механизмов привлечения внебюджетных средств, привело в последние годы к снижению уровня безопасности при эксплуатации этих сооружений, росту риска возникновения чрезвычайных ситуаций.

Водные объекты, по которым проходят внутренние водные пути с расположенными на них гидротехническими сооружениями, являются не только транспортными артериями. Они играют также важнейшую роль в решении таких хозяйственных задач, как водоснабжение, выработка электроэнергии, орошение, поддержание экологического равновесия, развитие туристического бизнеса.

Внутренние водные пути России закрыты для прохода судов под флагом иностранного государства. Все перевозки грузов и пассажиров осуществляются в настоящее время только судами под российским флагом. Поэтапное открытие внутренних водных путей для судов под флагом иностранного государства является одним из направлений политики Российской Федерации по углублению международной экономической интеграции, вхождению в ВТО и присоединению к договорам и соглашениям о свободном судоходстве.

Более 30 тыс. судов находится на учете в Российском Речном Регистре. Транспортный флот, являющийся главной составляющей основных фондов внутреннего водного транспорта, состоит примерно из 10 тыс. самоходных судов различного назначения (около 9 тыс. грузовых и 1 тыс. пассажирских и грузопассажирских судов). Средний возраст транспортных судов составляет 23,5 года.

Наблюдается дефицит современных судов, прежде всего химвозов, судов для перевозки большегрузных контейнеров, судов смешанного (река - море) плавания нового поколения, в том числе ледового класса, комфортабельных пассажирских судов.

В отрасли функционирует избыточное количество хозяйствующих субъектов, занятых перевозочной деятельностью. Подавляющее число мелких перевозчиков не в состоянии обеспечить эффективность, безопасность и качество перевозочной деятельности, соответствующие современным стандартам, а также не имеют предпосылок для устойчивого развития и не обладают возможностью аккумулировать собственные и привлеченные средства для обновления основных фондов, отличающихся высокой капиталоемкостью и длительными сроками окупаемости.

Функционирование в отрасли большого числа перевозчиков, обладающих низкими показателями инвестиционной активности и кредитоспособности, создает угрозу дальнейшего сохранения устаревшей возрастной структуры основных фондов отрасли и дисбаланса между функциональной структурой флота и структурой платежеспособного спроса на услуги внутреннего водного

транспорта.

На внутренних водных путях России функционируют 128 портов. Речные порты страны, построенные и оснащенные для обеспечения грузовых перевозок, обладают значительными резервами перегрузочных мощностей. Однако при наличии этих резервов большинство портов не соответствуют современным требованиям рынка по состоянию и составу перегрузочной техники, по развитию портовых терминальных комплексов. Износ перегрузочной техники в портах составляет около 50 процентов, в том числе средств малой механизации - 80 процентов. Нехватка современных погрузочно-разгрузочных комплексов сдерживает развитие перевозок, прежде всего смешанных и контейнерных.

Грузовые перевозки - это основной вид деятельности системы внутреннего водного транспорта России. В течение 10-летнего переходного периода объем грузовых перевозок, осуществляемых внутренним водным транспортом, сократился более чем в 5 раз. Это явилось следствием сокращения доли внутреннего водного транспорта в первую очередь в перевозке строительных и лесных грузов. Начиная с 1999 года объем грузовых перевозок растет. Общий объем грузов, перевезенных внутренним водным транспортом в 2002 году, составил около 116 млн. тонн. Возрос объем перевозок грузов в международном сообщении.

Объем пассажирских перевозок, осуществляемых судами внутреннего водного транспорта, увеличился до 30 млн. человек.

Наметившийся в отрасли рост хозяйственной деятельности в значительной мере обусловлен благоприятной конъюнктурой и не будет продолжительным и устойчивым, если не устранить следующие проблемы:

недостаточное финансирование внутренних водных путей и гидротехнических сооружений для улучшения условий судоходства как необходимого фактора повышения эффективности функционирования внутреннего водного транспорта;

дефицит современных судов при избытке физически и морально устаревших судов;

дефицит современных погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов при избытке устаревших и малоэффективных перегрузочной техники и оборудования речных портов;

низкая инвестиционная привлекательность предприятий отрасли и недостаточный для кардинальной модернизации их основных фондов уровень инвестиций;

недостаточное взаимодействие с другими видами транспорта, слабая организация смешанного (интермодального) перевозочного процесса, что лишает внутренний водный транспорт существенной части грузовой базы. Задерживается создание новой логистической сети, состоящей из транспортных, перегрузочных, складских и торговых звеньев, которая должна заменить ликвидированную административно-плановую систему управления грузопотоками.

Указанные проблемы не позволяют в полной мере реализовать объективные преимущества внутреннего водного транспорта в рамках единой транспортной системы страны. В связи с перспективой открытия внутренних водных путей России и вовлечением экономики страны в процесс международной экономической интеграции эти проблемы резко ослабят позиции российских судоходных компаний в конкурентной борьбе с иностранными судовладельцами за обслуживание экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, проходящих по водным путям России.

Таким образом, анализ проблем внутреннего водного транспорта свидетельствует о том, что они имеют системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

II. Основные цели, задачи и принципы развития внутреннего водного транспорта

Основной целью развития внутреннего водного транспорта является его превращение в современную, высокоэффективную и устойчиво функционирующую отрасль транспортного комплекса страны. Необходимо обеспечивать полное удовлетворение требований к осуществлению государственных перевозок, а также решение оборонных, природоохранных и других задач.

Достижение поставленной цели требует от органов государственного управления и хозяйствующих

субъектов отрасли взаимодействия в решении задач по двум направлениям:

создание условий для эффективного функционирования внутреннего водного транспорта и повышение конкурентоспособности предприятий отрасли;

расширение и развитие рынков транспортных услуг, предоставляемых внутренним водным транспортом.

Задачами по улучшению условий функционирования и повышению конкурентоспособности отрасли являются:

- 1) улучшение условий судоходства на внутренних водных путях с учетом перспективы развития рынка услуг внутреннего водного транспорта и повышения требований безопасности, в том числе: реконструкция внутренних водных путей и улучшение эксплуатационных параметров судоходных гидротехнических сооружений для повышения их пропускной способности; увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой; создание судоходных условий для доставки грузов во вновь осваиваемые труднодоступные районы, прежде всего в районы Крайнего Севера, в том числе по малым и быстро мелеющим рекам; модернизация технического флота и повышение интенсивности его использования для улучшения параметров водных путей; развитие связи и навигации посредством модернизации существующих и внедрения новых средств связи, спутниковой навигации и информатизации; развитие инфраструктуры внутренних водных путей для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, а также для развития туристического бизнеса, водного спорта и отдыха; обеспечение развития внутренних водных путей и их инфраструктуры в соответствии с задачами и потребностями формирования транспортной инфраструктуры страны в целом;
- 2) развитие транспортного флота в соответствии с потребностями развивающегося рынка, в том числе: проведение реновации судов, ремонта и модернизации флота на судоремонтных предприятиях отрасли; пополнение флота за счет закупки судов преимущественно российского производства; ускоренное списание морально и физически устаревших судов, подготовка решения о запрещении эксплуатации судов, создающих угрозу для безопасности судоходства;
- 3) реконструкция портов и реформирование портовой деятельности, в том числе: улучшение технического состояния причальных сооружений в портах; модернизация и замена морально и физически изношенного перегрузочного оборудования и иных технических средств и устройств; создание специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков; строительство новых причалов и терминалов, прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного газа; капитальный ремонт и развитие припортовых железнодорожных и автомобильных подъездных путей; приоритетное развитие портов в полосе международных транспортных коридоров;
- 4) становление и развитие экономически состоятельных и инвестиционно привлекательных судоходных компаний путем стимулирования процессов реструктуризации и реформирования предприятий отрасли, повышения эффективности их работы, содействия процессам интеграции и образования крупных конкурентоспособных компаний при обеспечении конкуренции на рынке услуг внутреннего водного транспорта;
- 5) совершенствование государственного управления на внутреннем водном транспорте, в том числе: реструктуризация государственных учреждений и унитарных предприятий; совершенствование механизма управления объектами федеральной собственности;

6) расширение взаимодействия со смежными видами транспорта за счет внедрения качественно новых логистических схем и технологий организации транспортного процесса, прежде всего интермодальных перевозок;

7) обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях, включая экологическую безопасность, путем:

создания системы управления обеспечением безопасности на внутреннем водном транспорте; регламентации и координации контрольных и надзорных функций государственных органов для повышения их эффективности в условиях снижения степени их вмешательства в деятельность субъектов рынка;

создания специальных судов и технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации различных видов отходов, образующихся при эксплуатации или попадающих в водную среду в результате аварий объектов водного транспорта, включая затонувшее имущество; расширения использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий;

8) развитие страхования на внутреннем водном транспорте, в том числе:

страхование пассажиров и экипажей судов;

страхование ответственности перед третьими лицами при перевозках опасных грузов и лоцманской проводке судов;

страхование ответственности за негативное воздействие на окружающую среду при эксплуатации объектов водного транспорта.

Задачами по расширению и развитию рынков транспортных услуг являются:

1) развитие рынка внутренних перевозок, в том числе:

увеличение объемов перевозок нерудных строительных материалов;

освоение новых грузопотоков, образующихся в результате расширения внутреннего производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции, добычи и использования природных ресурсов страны и развития торгово-хозяйственных связей между регионами; увеличение объема грузовых перевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в том числе в связи с прогнозируемым развитием экономики этих районов на основе освоения новых месторождений природных ископаемых;

расширение географии перевозок за счет освоения районов со слабо развитой транспортной инфраструктурой, включая развитие грузовых перевозок по малым рекам Сибири и Дальнего Востока;

2) обеспечение интеграции внутренних водных путей России в систему международных транспортных коммуникаций и увеличение грузооборота экспортно-импортных и транзитных перевозок, в том числе:

освоение новых экспортно-импортных грузопотоков, образующихся в результате расширения внешнеэкономической деятельности российских хозяйствующих субъектов (прежде всего из внутренних речных портов);

организация перевозок по международным транспортным коридорам;

развитие прямого бесперевалочного сообщения между незамерзающими российскими и иностранными портами в зимний период;

переключение существующих в международном сообщении грузопотоков из портов стран Балтии и Украины в российские речные и устьевые порты;

развитие трансграничных перевозок на основе двусторонних договоров с сопредельными государствами;

обеспечение доступа российских судов на внутренние водные пути других государств;

регулирование на взаимной основе доступа на внутренние водные пути России судов под флагом иностранного государства;

3) развитие рынка пассажирских перевозок, в том числе:

совершенствование механизма обеспечения социально значимых пассажирских перевозок;

развитие туристического бизнеса, в первую очередь за счет организации новых круизных и туристических маршрутов, в том числе и на не используемых в настоящее время для этих целей внутренних водных путях;

повышение уровня обслуживания пассажиров и туристов, развитие береговой инфраструктуры.

Решение задач развития внутреннего водного транспорта предполагается обеспечить поэтапно.

На первом этапе (2003-2005 годы) основными целями реформирования будут являться преодоление негативных тенденций, кризисных явлений, возникших на внутреннем водном транспорте при его переходе к функционированию в рыночной системе хозяйствования, и создание объективных предпосылок для устойчивого функционирования и дальнейшего развития внутреннего водного транспорта.

На втором этапе (2006-2015 годы) наряду с закреплением достижений первого этапа предполагается завершить процесс институционального реформирования отрасли и системы ее государственного управления, активно внедряться в систему мировых хозяйственных связей, в первую очередь за счет вхождения в европейскую и мировую транспортные системы и путем организации транзитных перевозок в рамках международных транспортных коридоров.

Решение задач развития и реформирования внутреннего водного транспорта предполагается обеспечить путем координации и взаимодействия органов государственного управления и коммерческих структур.

Основной сферой деятельности государства в решении задач развития отрасли будут являться:

сохранение и развитие сети внутренних водных путей и гидротехнических сооружений;

надзор и контроль за обеспечением безопасности судоходства и экологической безопасности;

создание и совершенствование единых правил предпринимательской деятельности на внутреннем водном транспорте, контроль за их соблюдением;

защита экономических интересов российских судовладельцев на мировом рынке перевозок;

кадровое обеспечение отрасли;

решение оборонных и других специальных задач;

содействие повышению роли бизнеса в развитии внутреннего водного транспорта.

III. Методы и механизмы государственного управления развитием внутреннего водного транспорта
Государственная политика в области улучшения условий судоходства на внутренних водных путях, поддержания и реконструкции судоходных гидротехнических сооружений строится на основе того, что внутренние водные пути и расположенные на них гидротехнические сооружения находятся и будут находиться в федеральной собственности.

В целях повышения эффективности использования бюджетных средств для решения наиболее актуальных проблем улучшения условий судоходства будет повышен контроль за эффективностью использования бюджетных средств государственными учреждениями и федеральными государственными унитарными предприятиями. Одновременно предполагается осуществить структурную перестройку бассейновых органов государственного управления на внутреннем водном транспорте (далее именуется - бассейновые управления) в целях разделения функций государственного управления и хозяйственной деятельности.

Принимая во внимание то, что водные объекты, по которым проходят внутренние водные пути с расположенными на них гидротехническими сооружениями, являются объектами комплексного использования, а также учитывая ограниченность средств, выделяемых из федерального бюджета, предусматривается расширение межведомственного взаимодействия и финансового участия других пользователей в их восстановлении и реконструкции, в том числе создание механизма долевого участия в финансировании обеспечения судоходства на осваиваемых участках рек в районах Сибири и Дальнего Востока коммерческих организаций, заинтересованных в развитии судоходства для

разработки новых месторождений полезных ископаемых и освоения других природных ресурсов. Кроме того, для финансирования проектов развития водных путей и модернизации гидротехнических сооружений планируется привлекать коммерческие кредиты и кредиты международных финансовых институтов.

В соответствии с подписанными Российской Федерацией международными обязательствами будет осуществляться подготовка внутренних водных путей к открытию для прохода судов под флагом иностранного государства. Планируется завершить подготовку внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранного государства от г. Азова до г. Астрахани в 2007 году, от г. Волгограда до г. Санкт-Петербурга - в 2010 году.

Государственная политика в отношении обновления флота будет строиться с учетом того, что суда технического и природоохранного флота находятся преимущественно в федеральной собственности, а суда транспортного флота - главным образом в собственности коммерческих судоходных компаний.

Исходя из этого финансирование разработки, производства и закупки технических и природоохранных судов будет осуществляться за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, а также заинтересованных инвесторов. Планируется отказ от поставки технических и природоохранных судов иностранной постройки и строительство таких судов на российских предприятиях. Будут проработаны вопросы продления их срока службы за счет модернизации.

Строительство и модернизация коммерческого флота должны преимущественно осуществляться за счет средств судоходных компаний и привлеченных ими коммерческих кредитов.

Планируется разработать дополнительные инструменты государственного стимулирования приобретения судоходными компаниями современных транспортных судов российской постройки с использованием договора бербоут-чартера.

Одним из способов решения проблемы обновления транспортного флота является создание нормативной правовой базы, регулирующей возврат под флаг Российской Федерации судов, построенных по заказу российских судоходных компаний и зарегистрированных в офшорных зонах. Оказание транспортных услуг, максимально конкурентоспособных по цене и качеству, должно осуществляться экономически состоятельными и инвестиционно привлекательными судоходными компаниями.

Для подготовки России к вступлению в ВТО необходимо обеспечить российским судоходным компаниям равные условия конкуренции с иностранными судоходными компаниями. В связи с этим целесообразно гармонизировать российское налоговое, таможенное и экологическое законодательство с общеевропейским.

Для обеспечения потребностей развивающегося рынка услуг, предоставляемых внутренним водным транспортом, и решения комплексных задач развития транспортной инфраструктуры страны предусматривается принятие ряда мер в области развития речных портов и реформирования портовой деятельности.

В портах предстоит провести замену морально и физически изношенного перегрузочного оборудования, модернизировать портовое оборудование и терминалы для работы с новыми видами грузов, в частности с большегрузными контейнерами.

Часть имеющихся и вновь вводимых в эксплуатацию мощностей речных портов будет переориентирована на обеспечение интермодальных перевозок путем создания в крупных портах логистических центров для обеспечения взаимодействия с другими видами транспорта.

Для обеспечения потребностей, вызванных ростом объемов перевозок внешнеторговых грузов и использованием судов смешанного (река-море) плавания прежде всего в международном транспортном коридоре "Север - Юг", получают развитие порты Азово-Донского и Каспийского бассейнов.

Развитие инфраструктуры портов будет осуществляться преимущественно за счет средств частных инвесторов. Государство будет способствовать привлечению таких средств.

К финансированию проектов модернизации портов необходимо привлекать международные финансовые организации.

С целью создания условий для увеличения в российских портах дополнительных грузопотоков планируется упростить систему взимаемых в них сборов.

Одним из основных сегментов рынка внутренних грузовых перевозок, на котором внутренний водный транспорт имеет все основания сохранить главную роль, является рынок перевозок строительных грузов. Связанное с ожидаемым ростом экономики страны развитие промышленного, гражданского и дорожного строительства создает объективные предпосылки для увеличения объемов перевозки строительных грузов.

Предусматривается модернизация добывающей техники, повышение качества добываемых нерудных материалов, обеспечение максимальной загрузки портового оборудования, увеличение объемов перевозки строительных грузов в крупнотоннажных речных судах как более экономичных и экологически чистых по сравнению с железнодорожным и автомобильным транспортом.

Другим важнейшим сегментом рынка внутренних грузовых перевозок, где предусматривается обеспечить доминирующую роль внутреннего водного транспорта, являются перевозки грузов в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях. Важность этого сегмента рынка определяется безальтернативностью данного вида транспорта для решения социально-экономических задач. Дальнейшее освоение Северного морского пути как транспортной магистрали создаст предпосылки для более интенсивного использования рек Сибири при транспортировке грузов в эти регионы и в обратном направлении.

Учитывая важность перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности и их ярко выраженный сезонный характер, предприятиям речного транспорта планируется оказывать государственную поддержку. При этом следует четко разграничивать собственно северный завоз, для которого необходимо создание особых условий за счет применения специфических мер государственного регулирования и инструментов государственной поддержки, и обычные коммерческие перевозки, направленные на удовлетворение спроса коммерческих предприятий. Освоение новых грузопотоков угля, химических и нефтеналивных грузов планируется обеспечить за счет использования крупнотоннажных судов с полной их загрузкой благодаря улучшению судоходных условий.

В целом для развития сегмента рынка грузовых перевозок потребуется более активное влияние саморегулируемых отраслевых организаций на транспортную политику судоходных компаний и обеспечение более тесного взаимодействия со смежными видами транспорта.

Для повышения экономической эффективности функционирования предприятий внутреннего водного транспорта планируется разработка новых нормативных правовых документов, регламентирующих тарифную политику судоходных компаний, осуществляющих перевозки грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности и социально значимые пассажирские перевозки.

Предполагается утвердить перечень портов общего пользования с целью обеспечения недискриминационного доступа всех хозяйствующих субъектов к услугам портовой деятельности. Планируется обеспечить расширение взаимодействия со смежными видами транспорта, в частности, путем введения новых транспортно-технологических схем доставки грузов, информационных технологий и единых транспортных документов.

Существенную роль в решении этих вопросов может сыграть принятие нормативных правовых актов, регулирующих осуществление смешанных и комбинированных перевозок.

С целью развития рынка международных перевозок, расширения экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, обслуживаемых российскими перевозчиками, будет оказываться содействие

судоходным компаниям, портам и другим хозяйствующим субъектам внутреннего водного транспорта в повышении их конкурентоспособности и привлекательности для грузовладельцев с точки зрения транспортных расходов, уровня сервиса, скорости доставки и обеспечения сохранности грузов. Содействии расширению рынка международных перевозок предполагается обеспечить путем реализации финансовых, организационных, дипломатических, законодательных и иных мер.

Объем экспортно-импортных операций, осуществляемых с использованием внутреннего водного транспорта, планируется увеличить за счет переключения части грузопотоков из портов сопредельных стран в российские устьевые порты и на внутренние водные пути.

Будет осуществляться развитие нормативной правовой базы в области налогообложения судоходных компаний, выполняющих международные перевозки, с учетом современной специфики водного транспорта.

Развитие рынка экспортно-импортных перевозок планируется обеспечивать также за счет увеличения объема перевозок по пограничным водным путям.

Стратегическим направлением развития международных перевозок станет интеграция внутренних водных путей России с системой международных транспортных коммуникаций. Важнейшей задачей в этой области является создание нормативной правовой основы для организации перевозок по международным транспортным коридорам.

Основными направлениями развития транзитных грузовых перевозок, в том числе в рамках международных транспортных коридоров, являются:

освоение перспективного Европейско-Азиатского транзита (Европа - государства Каспийского региона - Пакистан/Индия);

освоение грузопотоков Большого европейского транспортного кольца (Волга - Рейн - Майн - Дунай).

Государственное участие в развитии рынка социально значимых пассажирских перевозок, прежде всего в районах, где отсутствуют альтернативные виды транспорта, будет осуществляться путем частичного финансирования этого вида перевозок за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации, а также целевого субсидирования лиц, имеющих право на льготы.

Для обеспечения развития туристических перевозок предполагается провести модернизацию пассажирских судов в целях повышения их комфортабельности, создать береговую инфраструктуру и повысить качество услуг, предоставляемых на борту судна и в пунктах остановки.

Намечается разработка проектов и поддержка строительства пассажирских судов смешанного (река-море) плавания, малых круизных судов повышенной комфортности для небольшого числа пассажиров, прогулочных судов для внутригородских и пригородных линий взамен морально устаревших судов этой группы.

Предусматривается развитие иностранного туристического бизнеса с использованием разрешенного прохода иностранных спортивных и прогулочных судов по маршруту Санкт-Петербург - Петрозаводск - Беломорск - Соловецкие острова, а также открытие дополнительных маршрутов. Обеспечение безопасности судоходства и экологической безопасности на внутренних водных путях должно оставаться одним из приоритетов государственной политики в области управления внутренним водным транспортом.

Будет уделяться большое внимание обеспечению безопасности гидротехнических сооружений на внутренних водных путях. Для этого необходимо повысить ответственность судовладельцев за нанесение ущерба гидротехническим сооружениям.

В области обеспечения безопасности судоходства намечается внедрение электронных навигационных карт внутренних водных путей, размещение современных спутниковых и радиолокационных систем навигации на судах, совершенствование береговых и плавучих знаков судоходной обстановки, в частности оснащение их альтернативными возобновляемыми источниками энергии.

Предусматривается создать и ввести в действие систему управления обеспечением безопасности на внутреннем водном транспорте.

Страхование на внутреннем водном транспорте, осуществляемое в порядке, определяемом законодательством Российской Федерации, должно обеспечивать защиту интересов пассажиров и членов экипажей судов.

Необходимо реализовать меры по совершенствованию подготовки кадров по традиционным специальностям, организации подготовки по новым направлениям в соответствии с приоритетами развития водного транспорта, созданию отраслевых образовательных комплексов, расширению научных исследований.

Важным направлением кадровой политики в отрасли является создание условий для закрепления квалифицированных кадров и предотвращения их оттока, особенно в районах Сибири и Дальнего Востока.

IV. Совершенствование государственного управления на внутреннем водном транспорте

Совершенствование государственного управления на внутреннем водном транспорте

предполагается осуществлять по двум взаимосвязанным направлениям:

реструктуризация государственных учреждений и унитарных предприятий;

совершенствование механизма управления объектами федеральной собственности.

В целях приведения в соответствие с законодательством Российской Федерации статуса бассейновых управлений, а также освобождения их от несвойственных государственным учреждениям функций необходимо провести их структурную перестройку. Для этого на базе государственного имущества, закрепленного на праве оперативного управления за бассейновыми управлениями, предусматривается создать предприятия по видам деятельности (промышленные, строительно-монтажные, по обслуживанию флота и другие). Эти предприятия будут создаваться преимущественно путем внесения государственного имущества в уставный капитал открытых акционерных обществ, 100 процентов акций которых будут находиться в федеральной собственности. В дальнейшем акции указанных предприятий планируется приватизировать в соответствии с законодательством о приватизации.

При реорганизации бассейновых управлений планируется передать надзорные и контрольные функции, выполняемые в настоящее время этими учреждениями, бассейновым органам государственной речной судоходной инспекции.

В процессе реорганизации государственных унитарных предприятий связи технические средства связи, необходимые для регулирования движения флота и обеспечения безопасности судоходства, будут передаваться бассейновым управлениям.

В результате указанных преобразований бассейновые управления будут более эффективно выполнять функции государственного заказчика работ (услуг) по содержанию и развитию внутренних водных путей, а также функции по регулированию и обеспечению безопасности судоходства.

Будут разработаны и осуществлены меры по повышению эффективности управления федеральной собственностью.

Для повышения эффективности управления федеральной собственностью на внутреннем водном транспорте будет оптимизирована ее структура. В связи с этим будет обеспечено проведение классификации федеральной собственности по двум группам - имущество, необходимое для осуществления функций и задач государства на внутреннем водном транспорте, и федеральная собственность, находящаяся в коммерческом использовании и подлежащая отчуждению в порядке, предусмотренном законодательством о приватизации.

В целях улучшения условий эксплуатации федерального имущества на внутреннем водном транспорте, усиления контроля государства за его использованием и обеспечения поступления доходов в федеральный бюджет в виде арендной платы планируется создание эксплуатационного

федерального государственного унитарного предприятия, передача на его баланс с закреплением на праве хозяйственного ведения федерального имущества, запрещенного к приватизации и находящегося в настоящее время в пользовании акционерных обществ.

V. Региональные аспекты развития внутреннего водного транспорта

Функционирование и развитие внутреннего водного транспорта как части транспортной системы Российской Федерации должны способствовать формированию и укреплению экономической основы для самостоятельного социально-экономического развития регионов.

В европейской части страны, где функционирует Единая глубоководная система, главной задачей является повышение эффективности использования этой системы для нужд экономики страны и регионов, ее полноценное использование в международном транспортном коридоре "Север - Юг".

В северо-западном регионе основным потенциалом развития водного транспорта является увеличение экспортно-импортных грузовых перевозок, в первую очередь за счет переключения грузопотоков из портов стран Балтии в российские порты, включая вновь строящиеся. Основными факторами расширения перевозок являются улучшение условий судоходства на Волго-Балтийском водном пути, который уже в настоящее время имеет загрузку, близкую к расчетной, и решение проблемы прохождения судов под мостами на р. Неве в г. Санкт-Петербурге. Учитывая ожидаемое увеличение экспортно-импортных и транзитных грузопотоков, связанное прежде всего со строительством новых портов в Финском заливе, предусматривается разработка технико-экономических обоснований строительства второй нитки шлюзов на Волго-Балтийском водном пути и строительства обходного канала Ладога - Финский залив вокруг г. Санкт-Петербурга.

В центральном регионе перспективы развития внутреннего водного транспорта и освоения международного транспортного коридора "Север - Юг" связаны прежде всего с ликвидацией лимитирующего по глубинам участка Единой глубоководной системы Городец - Нижний Новгород. Для решения этого вопроса планируется привлечь заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и органы государственной власти субъектов Российской Федерации.

В южном регионе (нижнее течение р. Волги, Волго-Донской судоходный канал и нижнее течение р. Дона) перспективы развития водного транспорта связаны с увеличением объемов перевозок грузов не только по международному транспортному коридору "Север - Юг", но и по трассе Азов - Астрахань, которая может эффективно использоваться для перевозки нефти из Каспийского региона в страны Европы. Для освоения перспективных грузопотоков предусматривается строительство второй нитки шлюза Кочетовского гидроузла на р. Дон и завершение реконструкции этого гидроузла.

Важным направлением деятельности по повышению конкурентоспособности внутреннего водного транспорта в европейской части страны является развитие портов, расположенных в зоне действия международного транспортного коридора "Север - Юг" и по трассе Азов - Астрахань. Во взаимодействии с соответствующими субъектами Российской Федерации на базе этих портов предусматривается создание региональных логистических центров с использованием современных информационных технологий.

Во взаимодействии с субъектами Российской Федерации должен быть реализован комплекс мер по развитию круизного туризма. Предусматривается разработка региональных программ развития туризма и соответствующей инфраструктуры, ориентированной на обслуживание речных круизов. С учетом общности интересов, комплексности задач, решаемых при развитии водного транспорта в европейском регионе, работа федеральных органов исполнительной власти будет осуществляться как с конкретными субъектами Российской Федерации, так и с их ассоциациями ("Большая Волга", "Северо - Запад" и др.).

Перспективы развития водного транспорта в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке связаны прежде всего с планами дальнейшего хозяйственного освоения этих регионов, недостаточным развитием в них других видов транспорта и с формированием таких транспортных коридоров, как

Северный морской путь и Транссиб.

Дальнейшее освоение Северного морского пути приведет к более интенсивному использованию рек Сибири и Крайнего Севера для транспортировки судами продукции из этих регионов на мировые рынки. Прогнозируется увеличение объемов перевозок прежде всего леса, нефтеналивных грузов и других грузов из пунктов, расположенных на реках Оби, Енисее и Лене.

Приоритетными задачами поддержания и развития водных путей этого региона являются обустройство водных артерий, реконструкция выправительных сооружений на основных сибирских реках, проведение дноуглубительных работ для обеспечения безопасности судоходства, а также для профилактики заторных явлений в период паводка.

Вовлечение в туристический бизнес небольших городов и отдельных территорий с историческими и природными достопримечательностями будет способствовать развитию туристических перевозок на сибирских реках.

Важным направлением развития внутреннего водного транспорта в Сибири, на Крайнем Севере и Дальнем Востоке является расширение судоходства на малых реках. Планируется определить совместно с субъектами Российской Федерации перечень малых рек и отдельных их участков, по которым целесообразно провести рекогносцировочные изыскания с целью организации судоходства. Большая роль будет отведена малым рекам и в решении проблем хозяйственного освоения БАМа. Обилие рек в этом районе создает предпосылки для развития смешанных железнодорожно-водных перевозок.

Важным фактором развития рынка транспортных перевозок в регионе станет выход железной дороги к г. Якутску, что потребует проработки вопроса о модернизации и расширении Якутского речного порта. Предусматривается реконструкция других основных портов региона.

В южной части Сибири и Дальнего Востока р. Амур приобретает значение важной международной транспортной артерии в связи с развитием такого транспортного коридора, как Транссиб, и расширением торговли с Китаем, Японией и другими странами. Предусмотрено развитие региональных портов, открытых для захода иностранных судов.

В связи со сложными судоходными условиями на сибирских реках приоритетными задачами являются модернизация и строительство технического флота, включая речной ледокольный флот. С целью развития в интересах регионов международных транспортных коридоров и малых транспортных коридоров предусматривается обеспечить согласованный подход к формированию федеральных целевых программ развития транспорта, транспортных региональных программ, а также программ развития необходимых транспортных структур.

VI. Ожидаемые результаты реализации положений настоящей Концепции

Предусмотренное настоящей Концепцией развитие внутреннего водного транспорта обеспечит превращение его в устойчиво функционирующую транспортную отрасль. Водные пути, флот, порты, судоходные компании приобретут новое качество. Повысится эффективность их работы и появится возможность реализовать в интересах развития экономики страны преимущества, которыми внутренний водный транспорт обладает по сравнению с другими видами транспорта.

Прогнозируемое развитие спроса на услуги внутреннего водного транспорта будет преимущественно обеспечиваться высокоэффективными и конкурентоспособными как на внутреннем, так и на мировом рынке российскими судоходными компаниями. Высокоэффективная и рентабельная деятельность судоходных компаний, портов и иных хозяйствующих субъектов позволит поднять инвестиционный потенциал отрасли и обеспечить за счет этого устойчивый процесс обновления основных фондов.

Совершенствование управления на внутреннем водном транспорте позволит провести разграничение властных полномочий в области правоустанавливающих и правоприменительных функций государства.

Реализация настоящей Концепции позволит:

обеспечить интеграцию внутренних водных путей России в систему международных транспортных коммуникаций;

повысить уровень безопасности судоходства на внутренних водных путях;

оптимизировать расходы федерального бюджета на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений;

повысить эффективность управления федеральной собственностью;

улучшить качество предоставляемых транспортных услуг.

Одним из основных инструментов реализации настоящей Концепции должны стать региональные целевые программы развития внутреннего водного транспорта.

Положения настоящей Концепции будут использоваться при уточнении перечня программных мероприятий федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)".
