



## Экономический и Социальный Совет

Distr.: General  
11 October 2016  
Russian  
Original: English and Russian  
only

---

### Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту**

**Шестидесятая сессия**

Женева, 2-4 ноября 2016 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Текущее положение и тенденции**

**в области внутреннего водного транспорта**

### **Резюме последних изменений в области внутреннего судоходства**

**Записка секретариата**

#### **I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с пунктом 5.1 направления деятельности 5 «Внутренний водный транспорт» программы работы на 2016-2017 годы (ECE/TRANS/2016/28/Add.1), утвержденной Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) на его семьдесят восьмой сессии 26 февраля 2016 г.

2. Рабочая группа, возможно, пожелает обменяться информацией о текущем положении и тенденциях в области внутреннего судоходства в регионе ЕЭК, в том числе о последних изменениях в Европейском союзе (ЕС) и речных комиссиях, на основе следующей информации, подготовленной секретариатом с учетом имеющихся данных<sup>1, 2</sup>.

---

<sup>1</sup> Если не указано иное, то источником информации является сообщение, поступившее в секретариат от правительства соответствующей страны.

<sup>2</sup> Предыдущее резюме было издано в документе ECE/TRANS/SC.3/2014/1.

## II. Развитие инфраструктуры внутреннего судоходства

3. В настоящем разделе приведена информация о проектах развития инфраструктуры внутренних водных путей, которые находятся в стадии реализации или запланированы государствами-членами ЕЭК ООН.

### A. Нидерланды

4. Канал Максима, водный путь длиной 9 км, расположенный к востоку от Схэртохенбосх и связывающий реку Маас с водным путем Зюйд-Виллемсварт в Ден Дунгене, был открыт для эксплуатации в декабре 2014 г. Шлюзы рассчитаны на суда с наибольшими стандартными размерениями 105 x 9,6 x 3 м, разрешение может быть выдано также судам больших размерений; суда с размерениями 110 x 7,25 x 3 м допускаются к эксплуатации при условии, что уровень воды в Маасе у Эмпеля достигает НАП<sup>3</sup> + 2,55 м. Высота прохода под мостами составляет 7,00 м. Одновременно была проведена модернизация водного пути Зюйд-Виллемсварт от Ден Дунгена до Вегеля (137 км) в целях его соответствия новым размерам Канала Максима. Канал Максима и водный путь Зюйд-Виллемсварт обеспечивают более удобный доступ по воде к Северному Брабанту.

5. Проект «Маас-маршрут» (MoMaRo, Фаза 2) нацелен на модернизацию Мааса до требований класса Vb, включая глубину 3,50 м на участке Вёрт-Тернайен, проходящем с севера на юг. Планируется обеспечить высоту прохода под мостами 9,10 м на участке Вёрт-Борн и 7,00 м на участках Храве-Лит и Борн-Тернайен. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2018 г.

6. Осуществляется модернизация канала Юлиана как часть проекта MoMaRo, Фаза 2. Цель проекта – расширение канала и введение новой системы управления движением судов. Реализация проекта была начата в 2014 г. и ввод в эксплуатацию запланирован на 2018 г.

7. В 2015 году завершено строительство четвертой шлюзовой камеры в Тернайене. Цель проекта – увеличение пропускной способности комплекса гидросооружений в Тернайене, повышение эффективности работы водного пути для сокращения времени ожидания. Реализация проекта была начата в 2011-2012 гг.

### B. Польша<sup>4</sup>

8. Возможность развития внутреннего водного транспорта в Польше зависит от улучшения эксплуатационных параметров водных путей. Стратегия развития транспорта до 2020 года (с перспективой до 2030 года), утвержденная 22 января 2013 году, и Имплементационный документ по стратегии развития транспорта от 24 сентября 2014 г. (Имплементационный документ) предусматривают, в частности, инвестиции, нацеленные на восстановление эксплуатационных параметров водных путей, указанных в Постановлении

<sup>3</sup> Нормал Амстердам Пейл (средний морской приливный уровень).

<sup>4</sup> Министерство морской экономики и внутреннего судоходства Республики Польша, «Предпосылки для планов развития внутренних водных путей в Польше на 2016-2020 годы с перспективой до 2030 г.», утверждены Советом министров Республики Польша 14 июня 2016 г.

Совета министров Республики Польша от 7 мая 2002 г. о классификации внутренних водных путей<sup>5</sup>, и увеличение протяженности навигационных маршрутов, имеющих параметры не ниже класса III.

9. Вышеуказанные цели послужили основой для разработки критериев отбора проектов, которые могли бы претендовать на получение софинансирования из фондов ЕС в рамках программы финансирования на 2014-2020 годы. Приоритетные инвестиции, определенные в Имплементационном документе, включают в себя 25 проектов, из которых наивысшие оценки получили инвестиции для водного пути по реке Одер. Именно проекты, нацеленные на модернизацию Одера, имеют наибольшие шансы для реализации, так как из-за ограниченного объема финансирования из европейских фондов может быть реализована лишь часть проектов из перечисленных в документе.

10. Вследствие ограниченного объема фондов для инвестиций в 2016-2020 годах необходим поиск дополнительных источников финансирования внутренних водных путей. Например, за счет СЕФ либо в рамках государственно-частных партнерств, в особенности в отношении софинансирования постройки дамб для гидроэлектростанций.

### **С. Румыния**

11. Основным приоритетом Министерства транспорта Румынии в области внутреннего водного транспорта является обеспечение минимальных условий для судоходства на Дунае. Основные инфраструктурные проекты в Румынии включают следующие:

а) Участок Дуная Кэлэраши (375 км) – Браила (175 км): главной задачей проекта является улучшение условий судоходства в целях обеспечения глубины 2,5 м в течение всего года на главном русле реки Дунай («Старый Дунай») в соответствии с рекомендациями Дунайской Комиссии. Контракт на выполнение работ на трех критических участках (Бала, Эпурашу и остров Лупу) был подписан в апреле 2009 года, работы начались в августе 2011 года и были завершены для Эпурашу и острова Лупу в 2016 году. Стоимость контракта составила 49,65 миллионов евро, при этом финансирование осуществлялось за счет Секторальной операционной программы по транспорту на 2007-2013 годы (SOPT). Для критического участка Бала (347 км–342 км) работы не были завершены и проводится новое исследование для поиска альтернативных решений, которое будет завершено в декабре 2016 г. Мониторинг возможных последствий для окружающей среды осуществлялся на протяжении всего хода работ и будет продолжен в течение двух лет после завершения гидротехнических работ (проект «ROMOMED»).

б) Проект «FAST Danube» нацелен на улучшение судоходных условий на общем румынско-болгарском участке Дуная от 845,5 км (Тимок) до 375 км (Силистра). Этот участок Дуная имеет свободное течение и характеризуется переменными гидродинамическими условиями (сезонные колебания уровня воды – около 8 м), частыми изменениями направления судового хода и эрозией речного русла. Основная цель проекта заключается в определении технических решений в целях обеспечения движения судов на этом участке и безопасности перевозок на Дунае в течение всего года в соответствии с рекомендациями

<sup>5</sup> Journal of Laws 2002 № 77, пункт 695.

Дунайской Комиссии. Проект был одобрен для финансирования в рамках Европейского механизма взаимодействия (Connecting Europe Facility, CEF), конкурс на 2014 год, и его общий бюджет составляет 5,25 миллионов евро. В настоящее время проводится тендер в рамках данного контракта, который, как ожидалось, должен был быть подписан в конце сентября 2016 года.

с) Модернизация шлюзов на судоходных каналах: целью проекта является модернизация шлюзов Аджиджа, Чернавода и Овидиу, а также прочих гидротехнических сооружений и установок, включая насосные станции и дамбы, находящиеся в ведении Администрации судоходных каналов Румынии. Стоимость проектов составляет 228,6 миллионов евро и их финансирование обеспечивается за счет СОПТ и Операционной программы по крупной инфраструктуре на 2014-2020 годы. Работы начаты в августе 2013 года и будут завершены в декабре 2019 года.

d) Защита берегов на каналах Дунай-Черное море и Поарта Албэ-Мидиа-Нэводари. К вводу этих каналов в эксплуатацию в 1984 и 1986 годах были завершены лишь минимальные работы, необходимые для нормального движения судов. В настоящее время ведутся работы в рамках выделенного государственного бюджета в целях укрепления высоких берегов.

e) Защита берегов на Сулинском канале – один из основных проектов на морском участке Дуная, главной целью которого является защита береговой линии Сулинского канала от повреждения при движении морских судов большой вместимости, а также защита района дельты Дуная, населения и промышленных объектов от наводнений. Работы по защите береговой линии на протяжении 15 км были выполнены в течение 2010-2012 гг. Для дальнейших работ на следующих 50 км в 2016 году была проведена технико-экономическая оценка. Примерная стоимость работ составляет 84,61 миллиона евро, а его финансирование будет осуществляться за счет Операционной программы по крупной инфраструктуре на 2014-2020 годы.

f) Проект «FAIRWAY Danube» нацелен на реализацию «Мастер-плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков», принятого министрами транспорта стран, охваченных Стратегией ЕС для Дунайского региона (СЕСДР) в декабре 2014 года. Целью Мастер-плана является достижение и поддержание надлежащих условий плавания путем обеспечения минимального необходимого уровня обслуживания внутреннего водного пути. Финансирование проекта было одобрено в 2014 году, а бюджет, выделенный для Румынии, составил 9,19 миллионов евро из общего бюджета в 23,36 миллиона евро. Проект реализуется консорциумом, объединяющим 7 партнеров из 6 стран (Австрия, Словакия, Венгрия, Хорватия, Болгария и Румыния). Проект предусматривает приобретение исследовательского и промерного судов.

g) Проект «SWIM» (Рациональное комплексное управление водными путями) нацелен на устранение узких мест путем приобретения судов для проведения работ по улучшению судоходных условий на Дунае. Стоимость проекта составляет 12,22 миллионов евро, а финансирование обеспечивается за счет CEF на 2015 год.

h) Дунайские речные порты: проект по восстановлению портовой инфраструктуры в Олтенице будет завершен в 2016 году. Стоимость работ составила 5,68 миллионов евро, а финансирование обеспечивалось за счет СОПТ. Финансирование строительства мультимодального терминала в Галаце было одобрено за счет CEF на 2015 год. Новый погрузочно-разгрузочный

терминал для барж в Джурджу находится в стадии строительства с 2014 года с финансированием за счет СЕФ на 2014 год. К 2020 году планируется реализация проектов по восстановлению портовой инфраструктуры в портах Джурджу, Браила, Тульчеа и Калафат.

i) В порту Констанца в 2015 г. завершены три крупных инфраструктурных проекта: продолжение внешнего оградительного северного портового сооружения на 1050 м, строительство автодорожного моста над каналом Дунай-Черное море, соединяющего порт с автомагистралью А2, а также увеличение пропускной способности железнодорожных путей в части порта, обслуживающей перевозки река-море. В будущем предусмотрены новые проекты с целью увеличения глубин в бассейне порта, удлинение причалов № 3 и № 4 «Юг», развитие железнодорожного и автодорожного сообщения.

## **D. Российская Федерация**

12. В соответствии со Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г.<sup>6</sup>, для ликвидации «узких мест» на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации предусматриваются следующие проекты:

- строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла (2021-2023 годы);
- строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волге (2016-2020 годы);
- строительство Багаевского гидроузла на реке Дон (2016-2020 годы).

В 2027-2030 годах предусматривается проектирование вторых ниток шлюзов Волго-Донского водного пути.

## **E. Словакия**

13. В декабре 2015 года была завершена реконструкция моста в Братиславе (1 868,14 км) в целях увеличения высоты прохода под мостом до 9,10 м и, таким образом, устранения стратегического узкого места. Величина прохода для судов в настоящее время составляет 100 м x 10 м<sup>7</sup>.

## **III. Перевозка грузов**

14. В настоящем разделе приведены данные о перевозках грузов по внутренним водным путям в регионе ЕЭК за последние годы.

<sup>6</sup> <http://government.ru/docs/22004/>.

<sup>7</sup> Неофициальный документ № 4 SC.3/WP.3 (2016 год).

## А. Данные по перевозкам грузов по внутренним водным путям в регионе ЕЭК в 2011-2015 гг.

15. Статистические данные о перевозках грузов по внутренним водным путям в регионе ЕЭК в 2011-2015 гг., в тысячах тонн, приведены в таблице 1<sup>8</sup>.

Таблица 1

Страна/Год	2011	2012	2013	2014	2015
Австрия	9 943	10 714	10 710	10 122	8 599
Беларусь	6 711	4 023	4 486	3 758	2 960
Бельгия	172 906	190 288	187 404	190 303	188 158
Болгария	14 448	16 378	16 726	16 922	17 201
Венгрия	7 175	8 135	7 857	7 825	8 163
Германия	221 966	223 170	226 864	228 489	221 369
Казахстан	1 082	1 291	1 107	1 321	1 218
Литва	95	89	36	47	68
Люксембург	8 956	8 506	8 987	8 390	7 107
Нидерланды	345 469	350 069	356 062	366 627	359 898
Польша	3 143	2 574	3 185	5 899	5 036
Республика Молдова	149	144	... <sup>9</sup>	...	...
Российская Федерация	125 867	137 488	134 860	119 080	118 120
Румыния	29 396	27 946	26 858	27 834	30 020
Сербия	2 146	1 998	...	...	...
Словакия	8 211	8 242	8 107	7 010	5 721
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	3 478	3 693	5 252	5 689	5 594
Украина <sup>10</sup>	9 900	7 800	6 300	6 000	6 400
Франция	68 471	68 170	68 926	65 488	63 094
Хорватия	5 184	5 934	5 823	5 377	6 642
Чешская Республика	911	836	608	802	850
Швейцария <sup>11</sup>	5 678	7 211	6 830	...	...
ЕС	526 427	531 452	534 781	552 405	544 712

<sup>8</sup> Источники данных: база данных транспортной статистики ЕЭК ООН, [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu), [www.belstat.gov.by](http://www.belstat.gov.by), <http://stat.gov.kz>, Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации, <https://stats.oecd.org>, <https://ukrstat.org>.

<sup>9</sup> Данные отсутствуют.

<sup>10</sup> Речной и морской транспорт.

<sup>11</sup> По Рейну.

16. Статистические данные о грузообороте на внутреннем водном транспорте в регионе ЕЭК в 2011–2015 гг., в миллионах тонн-км, приведены в таблице 2<sup>12</sup>.

Таблица 2

<i>Страна/Год</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>
<i>Австрия</i>	2 123	2 191	2 353	2 177	1 806
<i>Беларусь</i>	143	134	84	49	21
<i>Бельгия</i>	9 251	10 420	10 365	10 451	10 426
<i>Болгария</i>	4 310	5 349	5 374	5 074	5 595
<i>Венгрия</i>	1 840	1 982	1 924	1 811	1 824
<i>Германия</i>	55 027	58 488	60 070	59 093	55 315
<i>Казахстан</i>	78,5	61,9	32,3	26,6	30,9
<i>Люксембург</i>	305	290	313	285	235
<i>Нидерланды</i>	46 462	47 593	48 627	49 295	48 535
<i>Польша</i>	161	131	91	110	88
<i>Республика Молдова</i>	1	1	1	1	...
<i>Российская Федерация</i>	58 174	76 274	80 100	72 320	62 560
<i>Румыния</i>	11 409	12 520	12 242	11 760	13 168
<i>Сербия</i>	963	605	701	759	...
<i>Словакия</i>	931	986	1 006	905	741
<i>Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии</i>	144	165	211	169	166
<i>Украина</i> <sup>13</sup>	7 365	5 325	4 615	5 462	5 434
<i>Франция</i>	9 035	8 916	9 213	8 803	8 516
<i>Хорватия</i>	692	772	771	716	879
<i>Чешская Республика</i>	42	38	25	27	33
<i>ЕС</i>	141 970	149 988	152 796	150 877	147 327

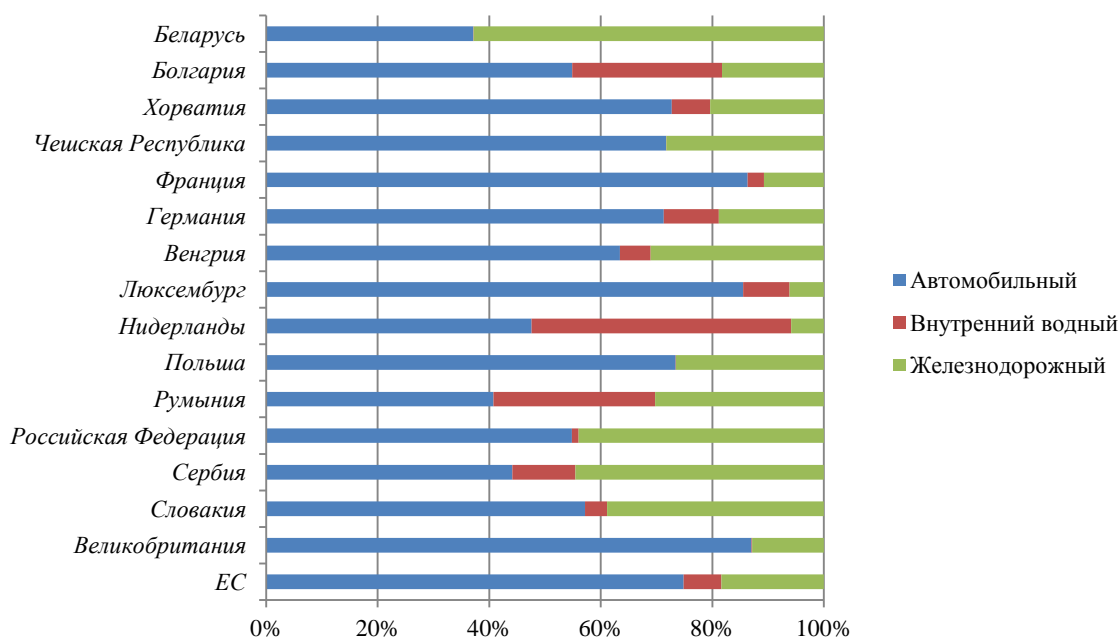
17. Соотношение видов внутреннего транспорта в регионе ЕЭК в 2014 году показано на рисунке ниже<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> Источники данных: база данных транспортной статистики ЕЭК ООН, [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu), [www.belstat.gov.by](http://www.belstat.gov.by), <http://stat.gov.kz>, Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации, <https://stats.oecd.org>, <https://ukrstat.org>.

<sup>13</sup> Речной и морской транспорт.

<sup>14</sup> Источники данных: база данных транспортной статистики ЕЭК ООН, [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu), [www.belstat.gov.by](http://www.belstat.gov.by), Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации, <https://stats.oecd.org>.

Рисунок  
**Соотношение видов внутреннего транспорта по грузообороту (кроме трубопроводного транспорта) в регионе ЕЭК в 2014 году**



## В. Польша

18. Польский внутренний водный транспорт эксплуатируется в основном на отдельных участках Одера (90% внутренних перевозок) и Вислы, а также на внутренних водных путях Западной Европы, прежде всего в Германии. В 2014 году на польском внутреннем водном транспорте было перевезено 7 629 000 тонн грузов, что составило менее 0,4% на общем рынке транспортных услуг. Четверть объема перевезенных грузов пришлась на перевозки между иностранными портами. В 90% случаев дистанции перевозок грузов внутри страны не превышали 50 км.

## С. Румыния<sup>15</sup>

19. Общий объем грузов, перевезенных по внутренним водным путям Румынии в 2015 году, составил 30 020 000 т, что превысило на 7,9% зарегистрированный объем перевезенных грузов в 2014 г.

20. Наиболее важные порты для речных перевозок в 2015 году:

- Констанца (12 387 000 т);
- Галац (5 955 000 т);
- Браила (1 713 000 т);
- Тульчеа (1 503 000 т);

<sup>15</sup> Источник данных: Румынский национальный институт статистики.



- Чернавода (877 000 т);
  - Дробета-Турну Северин (872 000 т);
  - Махмудия (680 000 т) и
  - Джурджу (615 000 т).
21. Общее количество контейнеров, перевезенных по внутренним водным путям, составило 1 380 ТЕУ<sup>16</sup>, что составило 44,3% от объема перевозок в 2014 году.
22. Интенсивность движения судов, зарегистрированная на внутренних водных путях в 2015 году, составила 25 563 единиц, из которых 12 174 единицы – в международных рейсах, 8 798 – во внутренних перевозках и 4 591 – в транзитных перевозках.
23. Основные категории перевозимых грузов включали:
- руды металлов и прочие полезные ископаемые (14 539 000 т);
  - сельскохозяйственная продукция сельского хозяйства, охотничьего промысла и лесного хозяйства рыба и прочие продукты рыболовства (8 699 000 т);
  - бурый и каменный уголь, нефть и природный газ (2 358 000 т);
  - кокс и продукты нефтепереработки (1 383 000 т);
  - цветные металлы; металлоизделия (1 245 000 т) и
  - химикаты, химические продукты (1 178 000 т).
24. Основная доля по категориям перевозимых грузов в международных перевозках принадлежит сельскохозяйственной продукции (47,3%), а во внутренних перевозках – рудам металлов и прочим полезным ископаемым (72,8%).
25. Странами-партнерами Румынии по международным грузоперевозкам являются Сербия (33,6%), Венгрия (29,6%), Болгария (14,4%) и Украина (11,2%).

#### **IV. Общие вопросы политики в области внутреннего водного транспорта**

26. В настоящем разделе приведена информация о главных вопросах национальной политики в области внутреннего водного транспорта, представленная государствами-членами ЕЭК ООН.

##### **A. Польша**

27. В целях создания стабильных условий для работы и развития польского внутреннего водного транспорта Министерство морской экономики и внутреннего судоходства Республики Польша в настоящее время предпринимает действия для присоединения Польши к Европейскому соглашению об основных внутренних водных путях международного значения

<sup>16</sup> Двадцатифутовый эквивалент.

(СМВП). Основная цель развития важных для транспорта внутренних водных путей – это их строительство или модернизация, по меньшей мере, в соответствии с классом IV.

28. Инвестиционные проекты на польских внутренних водных путях должны включать:

- пересмотр национальных стратегических документов, включая, возможно, Имплементационного документа с целью их адаптации к новым задачам, связанным с использованием внутренних водных путей, и в том числе;
- разработку документации для всех инвестиций, рассчитанных на долгосрочную перспективу, в том числе технико-экономические обоснования, вспомогательные (функциональные) исследования, стратегические оценки экологического воздействия и т. д., включая гидрологический анализ и изучение возможных потребностей в строительстве дополнительных водохранилищ для обеспечения водой в целях судоходства. В документах должны быть рассмотрены водные пути в целом, а не отдельные проекты, и предложены оптимальные решения;
- пересмотр планов управления водными ресурсами с целью включения в них плановых инвестиций для польских внутренних водных путей.

29. Для реализации целей, поставленных в документе «Предпосылки для планов развития внутренних водных путей в Польше на 2016-2020 годы с перспективой до 2030 г.», будут разработаны концепции и технико-экономические обоснования для отдельных внутренних водных путей и недостающих звеньев.

## **В. Румыния**

30. К основным вопросам политики в области внутреннего водного транспорта в Румынии относятся следующие:

а) Обеспечение минимальных условий, требуемых для безопасного плавания по Дунаю. В этом контексте сотрудничество в рамках СЕСДР, Приоритетная область 1а «Внутренние водные пути», дало возможность для создания «Мастер-плана по восстановлению и поддержанию фарватера Дуная и его судоходных притоков» и его принятия министрами транспорта придунайских стран. Мастер-план устанавливает уровень услуг для поддержания фарватера и оборудование, необходимое речным администрациям для выполнения своих задач.

б) Сокращение числа административных процедур на внутренних водных путях. Система речных информационных служб (РИС) функционирует в Румынии с 2007 года. Эту систему возможно использовать для установленных процедур прибытия и отправления судов, она также является средством для сбора и получения информации о состоянии водного пути и движении судов. К тому же требуется обмен информацией между национальными администрациями и интегрирование логистической информации для планирования рейсов. Начиная с 1 декабря 2016 года суда, заходящие на внутренние водные пути Румынии, должны быть оснащены автоматической идентификационной системой (АИС), которая должна быть в рабочем режиме и содержать полные и точные данные по совершаемому рейсу.

с) Разработано «Руководство по пограничному контролю вдоль Дуная и его судоходных притоков», обсуждается набор рекомендаций для гармонизации процедур пограничного контроля, а также образцов документов.

д) Разработка стандартов подготовки и дипломирования персонала во внутреннем судоходстве (СПДВС). В настоящее время отмечается нехватка специализированного персонала для внутреннего судоходства. Общие стандарты подготовки и поддержка внутреннего судоходства призваны решить эту проблему. CERONAV, румынское государственное учреждение, подведомственное Министерству транспорта Румынии, успешно обеспечивает функции подготовки и обучения персонала для морских судов и судов внутреннего плавания, а также деятельности, связанной с судоходством. Новое учреждение по подготовке персонала для внутреннего судоходства начнет работу в Галаце в ближайшем будущем.

## **С. Российская Федерация**

31. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года была утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. Стратегией предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта. Основные цели Стратегии:

- создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы;
- обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей;
- обеспечение функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров;
- повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта.

32. Стратегию планируется реализовать в два этапа: I этап – до 2020 года, II этап – 2021-2030 годы. На первом этапе основными направлениями развития внутреннего водного транспорта являются устранение ряда участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения, увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, реконструкция судоходных гидротехнических сооружений, реконструкция пассажирских вокзалов и улучшение качества обслуживания пассажиров, строительство грузового и пассажирского флота. На втором этапе ожидается динамичное развитие речных перевозок, в том числе в контейнерах. Реализация мер государственной поддержки российского судоходства и судостроения приведет к ускоренному обновлению грузового и пассажирского флота.