**Общая информация по проекту «Великий Волжский путь» для заседания Комиссии по пассажирским перевозкам ОС МТ 08.11.2022**

Проект «Великий Волжский путь» создан путем подписания на Петербургском международном экономическом форуме в **июне 2022 г.** Соглашения о сотрудничестве по реализации проекта между Ростуризмом и Правительством Республики Марий Эл, Правительством Республики Татарстан, Кабинетом Министров Чувашской Республики, правительством Самарской области, правительством Ульяновской области для обеспечения территории Приволжского федерального округа комплексной туристически развитой макро-территории и современными речными пригородными и межрегиональными перевозками.

**Обращаю внимание**, что в дальнейшем миссия проекта существенно расширилась и в настоящее время осуществляется формирование проекта по развитию регионов Великого Волжского пути, как единой геостратегической территории.

Для подготовки предложений по реализации проекта «Великий волжский путь» **в августе 2022 года** в соответствии с решением заседания рабочей группы комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт» по программе «Великий Волжский путь» был утвержден состав РГ, в которую вошли представители субъектов Российской Федерации (Астраханской, Московской, Тверской, Ярославской, Костромской, Ивановской, Ульяновской, Саратовской, Волгоградской, Брянской, Пензенской областей, республик: Дагестан, Чувашия, Калмыкия, Татарстан и Санкт-Петербурга), Государственной Думы и Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Администрации Президента Российской Федерации, аппарата Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти (Минэкономразвития, Минстроя, Минпромторга, Минприроды, Минсельхоза, Счетной палаты Российской Федерации, Росморречфлота, Росводресурсов, Ространснадзора, Ростуризма, Россельхознадзора, Росрыболовства, ФНС, таможни, Росстандарта и Росдорнии), представители организаций и объединений (ТПП, ОООР РПС, Волжского пароходства, Ассоциации морских торговых портов, Международной ассоциации аэропортов, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, филиалов РЖД, ГТЛК, ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта», ВЭБ, ОСК, АНО ДМТК). Председателем РГ является Губернатор Астраханской области Игорь Юрьевич Бабушкин, Руководителем секретариата РГ - Министр промышленности и природных ресурсов Астраханской области Илья Александрович Волынский.

Для обсуждения межведомственных вопросов по комплексному развитию регионов Великого Волжского пути, как единой геостратегической территории, по рекомендации помощника Президента Российской Федерации И.Е. Левитина в октябре 2022 года создан соответствующий координационный орган при Правительстве Российской Федерации.

В настоящее время вопросы реализации проекта «Великий Волжский путь» охватывают широкий спектр значимых для России задач, в том числе и в транспортной отрасли.

**Географический охват**

Географически программа «Великий Волжский путь» охватывает европейскую часть Российской Федерации - регион с высокой плотностью населения, наличием большого количества промышленных предприятий, подавляющее большинство из которых расположены на берегах реки Волги и ее притоков, через судоходные каналы обеспечивается воднотранспортное соединение Приволжского федерального округа с регионами Центрального, Северо-Западного, Уральского и Южного федерального округов.

Основные внутренние водные пути Европейской части Российской Федерации Волго-Балтийского, Беломорско-Онежского, Волжского, Московского, Камского, Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов образуют **Единую глубоководную систему**, соединяющую Балтийское и Белое моря (с выходом на Северный морской путь) с Каспийским морем и Азово-Черноморским бассейном. Общая протяженность ЕГС составляет 6,5 тыс. км. Участки внутренних водных путей ЕГС общей протяженностью около 5,4 тыс. км включены в перечень важнейших внутренних водных путей международного значения. Участок ЕГС Санкт-Петербург-Астрахань является воднотранспортной составляющей Международного транспортного коридора Север-Юг. По своим характеристикам (федеральное значение, гарантированные габариты судовых ходов, по которым проходят основные грузо- и пассажиропотоки, обеспечение устойчивой взаимосвязи крупнейших населенных, туристских, промышленных, логистических, экономических центров, а также районов Крайнего Севера) ЕГС является составной частью Единой опорной сети Российской Федерации.

Внутренние водные пути ЕГС используются для грузовых и пассажирских, в том числе круизных перевозок (более 90% от их общего объема).

*На внутренних водных путях эксплуатируются судоходные гидротехнические сооружения комплексного назначения, обеспечивающее: судоходство, водоснабжение (в том числе питьевое), санитарное обводнение рек, орошение и мелиорацию, выработку электроэнергии, инженерную защиту территорий и населения от техногенных катастроф и паводков и в другие.*

**Потенциал водного транспорта**

Регион Великого Волжского пути – это территория с огромным культурно-историческим наследием, большим количеством объектов туристического притяжения, в том числе - памятники ЮНЕСКО, расположенные в прибрежных регионах, что позволяет сформировать обширный перечень круизных маршрутов.

Туристские (круизные) маршруты позволяют совместить комфортное размещение туристов в каютах различных категорий, перемещение по маршруту, трехразовое питание, культурно-развлекательные мероприятия на борту судна и береговые экскурсионные программы в местах стоянки судна. Транспортные (местные, пригородные, внутригородские) маршруты по внутренним водным путям могут быть использованы для дополнения береговых экскурсионных программ.

Средняя дальность перевозки туриста по ВВП более 1 тыс.км.

Среднее время пребывания туриста в круизе 7-10 дней.

Наиболее популярные речные круизы Москва - города Поволжья - Санкт-Петербург.

Существенными сдерживающими факторами для развития круизной отрасли являются: инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях и в морских портах Российской Федерации, включая отсутствие постоянных многосторонних пассажирских пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации в Каспийском и Азово-Черноморском бассейнах, недостаточная развитость причальной и сопутствующей инфраструктуры, медленные темпы обновления круизного флота, а также недостаточный уровень синхронизации федеральных и региональных программ, направленных на развитие круизного туризма.

В последние три года круизный туризм сталкивается с беспрецедентными вызовами, связанными с геополитической, экономической и эпидемиологической обстановкой. Отсутствие третий год въездного сегмента не в полной мере покрывается спросом на внутреннем рынке, что сокращает количество флота в эксплуатации, темпы обновления круизного флота по-прежнему недостаточны.

В настоящее время наблюдается возрастание внимания государства к проблемам водного транспорта в целом и круизного судоходства в частности.

СК отмечается положительное влияние предпринимаемых государством мер поддержки круизной отрасли. Такая мера поддержки, как стимулирование доступных внутренних туристских поездок через возмещение части стоимости оплаченной туристской услуги («туристический кешбэк»), оказала позитивное влияние на увеличение загрузки круизных судов в 2020, 2021 и 2022 годах и, соответственно, способствовала улучшению финансового состояния круизных компаний.

В стратегическом плане следует отметить следующее.

В Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 года, которая была утверждена распоряжением Правительства РФ в сентябре 2019 года, указано, что для развития круизного туризма требуется формирование специальных мер государственной поддержки, снятие административных и социально-экономических ограничений развития.

Задачами развития круизного туризма в Стратегии определены:

- увеличение рынка круизного туризма в 2 раза к 2035 году;

- создание условий для интенсивного обновления флота круизными компаниями.

В Стратегии также отмечается, что в Концепции развития круизного туризма должно быть уделено особое внимание:

- созданию условий для синхронизации интенсивного обновления флота и обновления инфраструктуры;

- развитию наземной инфраструктуры, необходимой для организации круизного туризма (в том числе автомобильной и железнодорожной);

- приоритетному решению вопросов развития туризма в акватории Каспийского моря (в том числе вопросов создания необходимой инфраструктуры).

Далее. В ноябре 2021 года распоряжением Правительства РФ была утверждена актуализированная Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года,

в которой выделена Цель 2 «Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма», достижение которой обеспечит гражданам страны повышение качества жизни, в том числе за счет создания транспортной инфраструктуры для развития туризма.

Кроме того, формулировка Единой опорной сети, содержащаяся в Транспортной стратегии, включает в себя посыл объединения и создания устойчивой взаимосвязи крупнейших населенных пунктов, объектов культурного наследия Российской Федерации, наиболее востребованных объектов туризма и рекреационных районов.

Распоряжением Правительства РФ в конце января текущего года была утверждена Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года.

Наша задача на текущий момент – это завершение подготовки Плана реализации круизной концепции с учетом всех задач, поставленных в Круизной концепции.

Судоходное сообщество поддержало основные положения проекта Плана мероприятий по реализации Круизной концепции, разработанного Ростуризмом. В то же время было предложено дополнить План в соответствии с основными задачами, поставленными в Круизной концепции.

1. По задаче «Обеспечение доступности круизного туризма для граждан Российской Федерации» предлагается включить мероприятие «Продолжение реализации меры стимулирования доступных внутренних туристических поездок через возмещение части стоимости оплаченной туристской услуги («туристический кешбэк») с учетом ограниченного периода навигации на внутренних водных путях.».

2. По задаче «Совершенствование направлений системы государственной поддержки предприятий, участвующих в создании круизных туристских продуктов» предлагалось:

- совершенствование налогообложения судоходных компаний, включенных в Федеральный реестр туроператоров и осуществляющих формирование круизного турпродукта, а именно установить ставку 0% по налогу на добавленную стоимость при реализации круизных туров на территории Российской Федерации;

- субсидирования круизных путешествий семей с детьми по аналогии с авиаотраслью на отдельных региональных маршрутах за исключением Москвы и Санкт-Петербурга.

3. По задаче «Увеличение рынка круизного туризма в 2 раза к 2035 году» целесообразно поручить Минпромторгу России совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти и круизными компаниями предусмотреть в Плане реализации мероприятия, направленные на интенсивное обновление круизного флота, а именно:

- государственную поддержку ускоренного развития отечественного судостроения в соответствии с передовыми технологическими требованиями;

- продление программы льготного лизинга круизных судов по ставке не более 2,5 % с увеличением срока с 18 до 25 лет в связи с коротким сроком навигации на внутренних водных путях Российской Федерации и высокой судостроительной стоимостью круизных судов;

- продолжение реализации механизма судового утилизационного гранта (постановление Правительства Российской Федерации № 502) с увеличением до 25% от стоимости нового круизного судна, увеличение объема средств в бюджетной строке, выделяемых ежегодно на эти цели.

- возможность строительства серий круизных и пассажирских судов по госзаказу на ГТЛК или Машпромлизинг с последующей передачей в операционный лизинг (бербоут-чартер) судоходным компаниям-туроператорам (так как в силу высокой капиталоемкости и короткой навигации суда окупаются за 25-30 лет, что сопоставимо с их жизненным циклом, эта мера смогла бы ускорить строительство круизного флота и судостроительные предприятия заказами);

- распространение налоговых льгот судоходным компаниям-туроператорам, строящим новый флот на российских верфях, предусмотренные федеральным законом № 305-ФЗ, на весь срок лизинга;

- предоставление государственных гарантий на привлечение кредитов для постройки современных круизных судов, в том числе на иностранных верфях в интересах российского круизного судоходства;

- стимулирование рынка отечественного судового двигателестроения и поддержка импорта двигателей и судового оборудования для ускорения пока на период отсутствия российских двигателей и оборудования темпов судостроения;

- рассмотреть предложения по внесению изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 года № 719 в части судовых систем и оборудования в связи с отсутствием полноценных аналогов (по техническим характеристикам, срокам изготовления и стоимости) для строительства круизных судов на территории Российской Федерации.

4. По задаче «Интеграция проектов развития круизного туризма, включая экспедиционный круизный туризм, в федеральные и региональные программы» считаем необходимым:

- с учётом того, что на круизные маршруты, связанные с рекой Волга и её притоками, приходится более 90% круизного туристического потока, формирование отдельного национального проекта или государственной программы «Великий Волжский путь», предусмотрев мероприятия, направленные на развитие причальной инфраструктуры для круизных судов, улучшение качества обслуживания круизных туристов во время проведения береговых экскурсий (подготовка и переподготовка гидов, наличие достаточного количества экскурсионных автобусов, создание новых и развитие существующих объектов показа);

- в целях безусловного выполнения Плана реализации рекомендовать регионам Российской Федерации, по территории которых проходят круизные маршруты, принять региональные планы развития круизного туризма, а также рассмотреть вопросы субсидирования из средств региональных бюджетов развитие экскурсионно-прогулочных и пригородных маршрутов внутренним водным транспортом;

- предусмотреть использование механизмов государственно-частного партнерства при создании и реконструкции инфраструктуры круизного туризма, поддержки круизных туроператоров, развитии автобусного парка для обслуживания круизных туристов.

5. По задаче «Создание современной среды береговой линии и развитие инфраструктуры круизного туризма на территории субъектов Российской Федерации»:

- выделение пилотных регионов, в которых реализуются проекты развития причальной инфраструктуры (Пермский край, Ивановская область, Самарская область, Ярославская область, Саратовская область, Республика Марий Эл, Республика Чувашия и Республика Карелия) с предоставлением субсидий в рамках софинансирования строительства круизных причалов и сопутствующей инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства.

Кроме того, Ростуризму было предложено установить Планом реализации перечень показателей Круизной концепции, позволяющих решить задачи развития круизного туризма, определенные Стратегией развития туризма. В целях корректной оценки достижения показателей развития круизного туризма предлагалось внесение изменений в федеральный план статистических работ, направленных на формирование официальной статистической информации в сфере круизного судоходства.

13 октября прошло заседание рабочей группы Ростуризма по подготовке Плана реализации Круизной концепции. Надеюсь, что предложения судоходного сообщества будут учтены. Как известно, работа над Планом реализации Круизной концепции затормозилась из-за ликвидации Ростуризма.

30 октября текущего года подписан перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного Совета Российской Федерации, которое состоялось 6 сентября 2022 года. Правительству Российской Федерации поручено представить предложения по многим предложениям судоходного сообщества. Это:

выделение в 2023 – 2025 годах дополнительных бюджетных средств на туристский кэшбек,

рассмотрение вопросов, направленных на снижение налоговой нагрузки для организаций, осуществляющих туроператорскую деятельность,

развитие цифровых сервисов,

меры, направленные на обновление флота (субсидирование процентной ставки по кредитам и лизинговых платежей, увеличение размера СУГ для круизных судов, создании, модернизации и восстановления портовой инфраструктуры

и, наконец, о создании национального туристского маршрута «Великий Волжский путь», в том числе о развитии в этих целях круизного флота, поддержке экскурсионного и транспортного обслуживания на этом маршруте. Также поручения Президента затрагивают вопросы упрощения визового режима для осуществления поездок в Российскую Федерацию и упрощение правил пограничного режима.

Судоходным сообществом предложена следующая структура проекта Великий Волжский путь в части водного транспорта

1. Стратегические задачи в сфере водного транспорта, которые будут решены в результате реализации проекта «Великий Волжский путь» (рост объемов перевозок за счет повышения эффективности и конкурентоспособности российского флота в регионах Великого Волжского пути, скорейшая ликвидация лимитирующих участков морских и внутренних водных путях (Волго-Каспийский морской судоходный канал, р. Волга, р. Дон), ускоренное обновление грузового и пассажирского флота, развитие морских и речных портов, сбалансированная транспорта тарифная политика, развитие пассажирских перевозок, в том числе круизного судоходства).

2. Нормативно-правовая база (международная и национальная), регулирующая перевозки морским и внутренним водным транспортом, предложения по ее совершенствованию.

3. Текущее состояние и потенциал развития водного транспорта в регионе Великого Волжского пути (значимые преимущества и ограничения, объемные показатели перевозок грузов (т и т-км) и пассажиров (чел., п-км), путевая инфраструктура, состояние транспортного флота, портов, обеспечение безопасности судоходства, основные факторы, препятствующие эффективному судоходству и возможные пути их решения, инвестиционный климат, федеральные и региональные меры поддержки).

4. Прогнозные социально-экономические условия развития водного транспорта в регионе Великого Волжского пути (точки зарождения грузо- и пассажиропотоков, потенциальные объемы и направления (маршруты) перевозок).

5. Кадровое обеспечение морского и внутреннего водного транспорта.

По мнению судоходного сообщества учет потенциала водного транспорта при разработке и реализации проекта Великий Волжский путь будет способствовать целям устойчивого развития экономики страны, позволит обеспечить сбалансированность развития транспортной системы, оптимизировать расходы федерального бюджета, повысить конкурентоспособность российского флота в условиях санкционного давления, за счет мультипликативного эффекта обеспечит рост в смежных отраслях (судостроение, туризм).