

Министерство транспорта Российской Федерации

Проект

**Транспортная стратегия
Российской Федерации на период до 2030 года**

Москва
сентябрь 2008 года

Содержание

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. МЕСТО И РОЛЬ ТРАНСПОРТА В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	5
2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	6
3. ПРОГНОЗНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ И КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПАРАМЕТРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА.....	14
4. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ	22
5. ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА.....	36
5.1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры.....	36
5.2. Совершенствование рынка транспортных услуг, обеспечение их доступности, объема и качества.....	46
5.2.1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны	50
5.2.2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами	52
5.2.3. Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения.....	57
5.3. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.....	66
5.4. Повышение уровня безопасности транспортной системы и снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.....	72
5.4.1. Повышение уровня безопасности транспортной системы	72
5.4.2. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.....	81
5.5. Региональный аспект развития транспортной системы России	83
6. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ	99
6.1. Совершенствование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов транспортной стратегии	100
6.2. Создание эффективной системы управления реализацией стратегии	115
6.3. Основные задачи развития научного обеспечения реализации Транспортной стратегии.....	119
6.4. Обеспечение трудовыми ресурсами развития и функционирования транспортной системы	134
6.5. Состав и структура целевых программ реализации Транспортной стратегии.....	137
6.6. Риски реализации Стратегии.....	139
7. ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....	141

8. ОЦЕНКА НЕОБХОДИМОГО РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....	144
Приложение 1. Объем перевозок грузов и пассажиров за 2000-2007 гг.....	148
Приложение 2. Прогноз перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2030 года.....	149
Приложение 3. Значения индикаторов реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.....	158
Приложение 4. Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.....	166
Приложение 5. Карта транспортной инфраструктуры.....	176
Приложение 6. План первоочередных организационных мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.....	177

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяется сочетанием трех фундаментальных факторов.

1. Усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала и других факторов экономического роста. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между ее экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых технологий. Это повлечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания.

2. Возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту, как отрасли, встающей на путь инновационного развития с переходом к интеллектуальным транспортным системам, использованию высокоскоростных транспортных систем и новых энергоносителей.

3. Исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта.

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные, экономические и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики.

Все это требует от российского транспорта существенной перестройки.

Преыдушие стратегические документы в области транспорта были разработаны в условиях перехода к стратегии экономического роста.

При переходе к интенсивному, инновационному социально ориентированному типу развития страна стремится стать одним из лидеров глобальной экономики и требует принятия адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу.

На новом этапе Транспортная стратегия должна определять активную позицию государства по созданию условий социально-экономического развития страны, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на проекте Концепции долгосрочного социально-экономического развития России период до 2020 г., бюджетном послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию, а также на широком спектре документов, определяющих перспективные направления развития общества и экономики России, ее регионов, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, включая трубопроводный, международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках СНГ и ЕврАзЭС, законодательных и нормативных актах в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации.

При формировании приоритетных направлений развития транспортной системы России учтен опыт разработки и реализации стратегических документов и инициатив в области развития транспорта за рубежом, в Европейском Союзе и США.

1. МЕСТО И РОЛЬ ТРАНСПОРТА В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции глобальную экономическую систему.

Выгодное географическое положение страны позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в т.ч. от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

О месте и значении транспорта в отечественном народнохозяйственном комплексе свидетельствует также его значительный удельный вес в основных производственных фондах страны (в 2006 г. – 27,0%), существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте (в 2007 г. - 8%), в инвестициях на развитие отраслей хозяйства (в 2006 г.- 10,4%) и в численности занятых на них работников (в 2007 г. – 6,3%), а также в потреблении энергоресурсов, металла и в ряде других важных показателей, характеризующих экономику страны.

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт к числу приоритетных отраслей хозяйства.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система определяет условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим, роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене в местах потребления, добавляясь к затратам на производство, а также влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение.

Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и

подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств у предприятий, а при перевозке пассажиров – в высвобождении свободного времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволит сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом сообщении имеет большое экономическое значение, так как от нее зависит величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства или снабжения населения. При повышении регулярности и ритмичности перевозок величина этих запасов может быть сокращена, что, как и повышение скорости перевозок, приводит к высвобождению оборотных средств и, кроме того, уменьшает затраты на хранение грузов.

В пассажирском сообщении повышение регулярности также, в известной мере, равноценно повышению скорости сообщения, так как сокращает время ожидания поездки.

Смягчение ограничений, накладываемых стоимостью, скоростью и своевременностью, а также условиями перевозок грузов на транспортно-экономические связи и конкурентоспособность продукции, является существенным стимулом развития не только транспорта, но и всего народнохозяйственного комплекса страны и ее регионов. Особенно важно это для окраинных (главным образом, северных и восточных) районов страны.

Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность и экологичность транспортной системы.

Роль транспорта и в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности Вооруженных Сил страны. Помимо важности повышения безопасности движения, полетов и судоходства, безопасность транспортной системы определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, соответствие транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны, и таким образом, определяет условия повышения общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может сильно повлиять на развитие городских агломераций.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих базовых отраслей, имеющей тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы. По мере дальнейшего развития страны, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения значение транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать.

В этих условиях формирование стратегических направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития страны, а также глобальными общемировыми стратегическими тенденциями экономики.

2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Транспорт России за последние годы сохранил свой потенциал, провел необходимую

модернизацию инфраструктуры, что позволило удовлетворить растущий спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать определенный задел для дальнейшего развития.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, ее транспортные коммуникации по размещению и структуре в целом отвечают внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2007 года составляла 85 тыс.км железных дорог общего пользования, 42 тыс. км - путей промышленного железнодорожного транспорта, 755 тыс.км автомобильных дорог с твердым покрытием, в том числе 597 тыс.км – общего пользования, 102 тыс. км - внутренних водных путей, 2,8 тыс.км – трамвайных путей, 439 км - метрополитенных путей, 4,9 тыс. км троллейбусных линий. Протяженность воздушных трасс составляет 532 тыс. км, из которых более 150 тыс. км являются международными.

Ежесуточно по этим транспортным коммуникациям всеми видами транспорта перевозилось 69,1 млн. пассажиров и 33,1 млн. тонн груза.

На росте объемов перевозок грузов и пассажиров отразились позитивные изменения в социально-экономическом положении страны в последние годы (приложение 1).

Объем перевозок грузов за период 2000-2007 гг. всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) вырос на 18,1%, в том числе транспортом общего пользования – на 23,9%. Наиболее быстрыми темпами росли грузовые перевозки железнодорожным транспортом (на 28,4%).

На рост объема грузоперевозок оказали влияние оживление деятельности реального сектора экономики, увеличение объема производства в основных грузообразующих отраслях, развитие рынков товаров и услуг, благоприятная внешнеэкономическая конъюнктура по основным товарным позициям отечественного экспорта.

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 62% от общего объема грузовых перевозок транспортом общего пользования или 84,3% общего грузооборота всех видов транспорта (без учета трубопроводного).

На автомобильный транспорт приходится 47,4% выполненного объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта на определенных сегментах рынка транспортных услуг.

Позитивные изменения наблюдаются в создании паритета при выполнении международных перевозок. Объем международных перевозок грузов автомобильным транспортом за 2007 год достиг 40,2 млн.т.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта составляет 57,8% общего объема пассажирских перевозок транспортом общего пользования. В структуре пассажирооборота 35,4% занимает железнодорожный транспорт, 29,4% - автомобильный транспорт и 22,6% - воздушный транспорт.

Снижение объема перевозок пассажиров, выполненного на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении, автомобильном и городском наземном электрическом транспорте за 2000-2007 гг. на 42,5%, связано с сокращением количества поездок льготной категории пассажиров, а также изменением системы их учета в результате введения единых социальных проездных билетов, введением персонифицированного учета.

Постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан также оказывает влияние на снижение объема работы, выполненной городским пассажирским транспортом. В 2007 году численность парка легковых автомобилей составило 29,4 млн. единиц.

С начала осуществления программы экономических реформ негосударственный сектор

занял доминирующее положение на транспорте. Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется на автомобильном транспорте 94,9% перевозок грузов и 18,5% перевозок пассажиров, на морском - соответственно 88,4% и 97,3%, на внутреннем водном – 97,7% и 90,4%, воздушном – 87,1% и 77,8%, на промышленном железнодорожном – 85,6% перевозок грузов.

С 2002 г. развитие транспортной системы страны осуществлялось в соответствии с ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

В указанный период осуществлялось строительство 1-го пускового комплекса Томмот-Кердем железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск, пограничной железнодорожной станции Чернышевское Калининградской железной дороги, совмещенного мостового перехода через р. Лена в районе г. Якутска. Введены в эксплуатацию Лагар-Аульский тоннель на Дальневосточной железной дороге, Большой Петлевой тоннель на 1855 км участка Белореченская – Туапсе, ряд пунктов пропуска через государственную границу на основных направлениях перевозок. Осуществлялись мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры о.Сахалин.

Построено и реконструировано более 15 тыс. км автомобильных дорог федерального и регионального значения. Отремонтировано более 100 тыс. км дорог федерального и регионального уровня. Капитальный ремонт дорог федерального уровня выполнен на 5000 км.

Протяженность федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 17,7 тыс.км, или 37,4% от их общей протяженности.

Выполнены работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения, в том числе Чита-Хабаровск, М4 «Дон», М5 «Урал», М10 «Россия», транспортный обход г. Санкт-Петербург (восточное полукольцо Кольцевой автомобильной дороги), а также четырех уникальных внеклассных мостовых переходов. Введено четырехполосное движение на всем протяжении дороги от Москвы до Нижнего Новгорода.

Рост пассажирооборота воздушного транспорта составил 70,2%, грузооборота – 14,5%. Доля воздушных судов, удовлетворяющих требованиям ИКАО в отношении шума в структуре реализуемой провозной мощности парка, выросла с 44 до 59,1%, доля современных воздушных судов в структуре парка увеличилась с 24 до 35%.

Выполнена реконструкция взлетно-посадочных полос в аэропортах Пулково, Красноярск, Хабаровск, Благовещенск, Курган, Чебоксары и замена светосигнального оборудования в аэропортах Пулково, Хабаровск, Барнаул, Курган, Улан-Удэ. Для 53 аэропортов России приобретено оборудование авиационной безопасности.

Объем перевалки грузов через морские торговые порты России вырос в 2,6 раза и составил 451 млн. тонн, что на 12% превысило максимальный объем перевалки грузов портами Советского Союза в 1989 году.

С участием морских портов осуществляется около 60 процентов внешнеторгового грузооборота России.

Осуществлены восстановительные и ремонтные работы на 723 гидротехнических сооружениях. Обеспечены условия судоходства на водных путях для завоза грузов в районы Крайнего Севера общей протяженностью 68160 км. В 2006 г. завершен комплекс работ первой очереди по строительству II нитки шлюза Кочетовского гидроузла.

На внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части страны обновлено 42% связи.

Фактические расходы по ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» за период 2002-2007 гг. составили 1,93 трлн.руб., в том числе из федерального бюджета финансирование составило 0,54 трлн.руб., или 27,7%.

Из общих объемов финансирования расходы на железнодорожный транспорт составили 27,1%, на автомобильные дороги – 57,4%.

В объеме финансирования из федерального бюджета на долю автомобильных дорог

приходится 89,9%, на долю железнодорожного транспорта – 0,4%.

С 2008 г. начинается реализация 13 крупных инфраструктурных проектов, строительство которых будет осуществляться на принципах государственно-частного партнерства, в том числе за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым хозяйственным условиям. Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

Одним из основных недостатков российского транспорта являются низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Сокращение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпов пополнения и обновления парков подвижных средств транспорта, другой транспортной техники привело в последние годы к существенному ухудшению их технического состояния (возрастной структуры, увеличения износа и т.д.) и работоспособности.

В настоящее время протяженность «узких мест» по пропускной способности составляет 8,3 тыс.км или около 30% протяженности направлений сети железных дорог, обеспечивающих около 80% всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

До настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. Нормативным требованиям соответствует лишь 38% автомобильных дорог федерального значения.

Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети аграрных территорий, а также в регионах Крайнего Севера, Якутии, Магаданской области, Чукотском автономном округе и др.

Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 10% населения в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций.

До настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения до 15 млн. жителей (в том числе 7,5% от общего числа районных центров и 6,7% центральных усадеб сельскохозяйственных организаций) не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется 13 тыс. км, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 27% от протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства и реконструкции на дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился. При увеличении протяженности автомобильных дорог общего пользования за последние 10 лет на 15%, автомобильный парк вырос почти на 75%.

Решение задачи приведения протяженности и состояния дорожной сети в соответствие с потребностями экономики и населения существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на дорожно-строительные материалы. Рост цен на указанные ресурсы за последние 5 лет в полтора раза превышает индексы цен в строительстве за этот же период. На закупку материалов расходуется до 60% стоимости дорожных работ. Из-за опережающего роста цен потери объемов инвестиций в дороги за последние пять лет сопоставимы с годовым объемом финансирования дорожного хозяйства.

Темпы развития гражданской авиации в России в настоящее время в 2-3 раза превышают международные показатели. Динамично развивается не только рынок международных, но и внутренних перевозок, прирост на которых составил 17%. Это связано с увеличением реальных доходов населения, повышением конкурентоспособности воздушного транспорта по сравнению с железнодорожным на рынке дальних пассажирских перевозок, а также развитием процессов консолидации и интеграции авиаперевозчиков.

Для обеспечения возрастающих объемов перевозок пассажиров и грузов развивается инфраструктура воздушного транспорта. Особое внимание уделяется развитию международных и крупных узловых аэропортов, а также аэропортов, расположенных в районах Дальнего Востока и Забайкалья.

С 2008 г. начата работа по передаче части аэропортов в региональную собственность и, соответственно, финансирование их эксплуатации и развития за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

В то же время за годы экономических реформ количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации сократилось в 2,5 раза преимущественно за счет объектов регионального уровня. Во многом в результате этого сложилась не оптимальная конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок (до 80%) приходится на авиасвязи Москвы.

Многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. Сокращение местных перевозок, закрытие авиалиний, развал авиатранспортной инфраструктуры и другие отрицательные тенденции способны принять необратимый характер, что приведет к полному развалу системы местных аэропортов, эксплуатирующих самолеты региональной авиации, и созданию кризисной ситуации во многих регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

Имеется резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении современных средств и технологий, рекомендованных ИКАО в сферах организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.

Взаимодействующие при аэронавигационном обслуживании системы не связаны между собой единой организационно-технической структурой, не завершен переход от Единой системы организации воздушного движения к Аэронавигационной системе России, что препятствует повышению качества обслуживания воздушного движения, динамичному внедрению и развитию перспективных средств и систем аэронавигации, рекомендованных ИКАО.

Развитие российских портов и смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно. Накопились значительные различия по уровням технологичности и капитализации портовых узлов. Это является следствием неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктур, а также тыловой терминальной и складской инфраструктур.

Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

Доля внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации в настоящее время составляет 4,9 тыс. км (75%).

Важнейшей проблемой является техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Она не готова к повсеместному применению современных технологий, в первую очередь – контейнерных. Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики. В стране отсутствуют высокоскоростные железнодорожные сообщения.

Остается на низком уровне инновационная составляющая в развитии парков подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок. Существенно отставание и по экологическим параметрам работы транспорта.

Не получает должного развития городской общественный транспорт, в том числе его

современные скоростные виды, которые могли бы существенно снизить остроту проблем транспортного развития мегаполисов.

Почти во всех отраслях транспортного комплекса сохраняются тенденции старения основных фондов и их неэффективного использования. Износ основных производственных фондов по отдельным группам основных средств достиг 55-70% и продолжает нарастать.

На начало 2007 года износ основных производственных фондов крупных и средних коммерческих организаций составил на железнодорожном транспорте 58,6%, на морском – 51,2%, на внутреннем водном – 69,7%, на автомобильном (без дорожного хозяйства) – 49,6%, на воздушном – 50,3%.

Состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню. Значительная часть их эксплуатируется за пределами нормативного срока службы, другая, также значительная, часть приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Одной из наиболее значимых является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя три наиболее важных составляющих.

Первая – это диспропорции в темпах и масштабах развития между видами транспорта. Наиболее яркие примеры – это значительное отставание внутреннего водного транспорта и высокие темпы роста автомобилизации.

Вторая – это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры. Наиболее остро это проявляется в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в резком сокращении числа региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных «узких мест» на «стыках» отдельных видов транспорта.

И третья по порядку, но не по значимости, составляющая – это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между Европейской частью России, с одной стороны, и регионами Сибири и Дальнего Востока - с другой. Различия между регионами по транспортной обеспеченности достигают недопустимого уровня, например, шесть субъектов Федерации не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны.

Из-за недостаточной развитости транспорта сдерживается комплексное освоение новых территорий и разработка месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

Не в полном объеме удовлетворяется платежеспособный спрос населения на перевозки. Не обеспечиваются перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, в том числе из-за ценовой недоступности, в первую очередь в районах Крайнего Севера и дальнего Востока.

В связи с ростом транспортных тарифов за последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Перевозки на дальние расстояния многих видов продукции стали невыгодными, снизилась конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

Подвижность населения во внегородском сообщении за 1995-2007 гг. уменьшилась на 60%, в основном за счет сокращения поездок для отдыха и туризма. Для значительной части населения поездки на большие расстояния стали практически недоступными, что вызывает дополнительную социальную напряженность в обществе.

Остается низкой безопасность транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном видах транспорта. В дорожно-транспортных катастрофах ежегодно погибает 23,5 человека в расчете на 100 тыс. населения, в странах ЕС этот показатель составляет 9-10 человек.

Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными

транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80% общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40%.

Современное состояние и возможности транспортной системы в области обеспечения военной безопасности России свидетельствуют, что наиболее сложный период в ее развитии завершен. Однако сохраняется ряд существенных проблем в этой области. Потребности обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве новых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения, учитываются недостаточно. Существенное отрицательное влияние оказывают недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, неразвитость железнодорожной и автодорожной сетей на севере и востоке страны, а также в ряде приграничных регионов, прохождение основных транспортных коммуникаций на востоке страны вблизи от государственной границы. В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки народного хозяйства. Рост себестоимости перевозок, в свою очередь, обуславливает повышение транспортных тарифов.

Из-за нехватки и неудовлетворительного состояния подвижного состава закрыты многие городские и междугородные автобусные маршруты, снизилась частота движения автобусов. Вследствие убыточности и отсутствия мер государственной поддержки закрыты многие воздушные линии и часть речных пассажирских маршрутов, что вызывает неполное удовлетворение спроса населения на перевозки.

Сложность финансового состояния транспорта усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые им ресурсы. Уровень доходной ставки по перевозкам особенно стал отставать от роста цен на ресурсы после принятия правительственных решений по сдерживанию индексации железнодорожных тарифов без распространения аналогичного порядка на отрасли, поставляющие транспорту материально-технические ресурсы.

Неудовлетворительное финансовое положение транспортных предприятий не позволяет направлять собственные средства и банковские кредиты на обновление транспортных средств и объектов инфраструктуры, что в свою очередь приводит к дальнейшему обострению финансового положения.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов финансовое положение транспортных предприятий не нормализовано. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородних автобусных перевозок и регулярных воздушных линий) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий за 2007 г. составила 32%. Возрастает также дебиторская задолженность транспорту со стороны клиентуры.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются снижение объемов перевозочной работы при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительном снижении численности производственного персонала, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от того, в какой форме собственности находятся предприятия транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт, отнесенный к отраслям естественных монополий и находящийся в государственной

собственности, так же функционирует с низкой рентабельностью и не обеспечивает даже простого воспроизводства отрасли.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций на развитие транспортной отрасли, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства. В настоящее время в большинстве случаев реализуется некапиталоемкая модель развития, когда объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы по системе качества транспортных услуг, обеспечению мобилизационной подготовки транспортных предприятий и выполнению ими военно-транспортной обязанности, развитие механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства на транспорте.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как названными выше проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных компаний конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках.

Недостаточное развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров не обеспечивает их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов.

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

Анализ мировых тенденций в развитии транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

- закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта, с отказом от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

- рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа – транспортно-складским и товаро-транспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

- транспортные центры стали управляющими элементами системы. Они получили возможность оптимизировать «сквозные» тарифы и обеспечили максимальную эластичность доходов. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

- качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, имеющих успех и спрос, конкуренция

перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

Для российской транспортной системы эти уровни развития пока не достижимы. Необходимо стимулирование поэтапного повышения качества транспортных услуг, интеграции технологий транспортного обслуживания, повышения конкурентоспособности перевозчиков и операторов транспортных узлов. Вслед за этим можно ожидать оптимизации ценовой доступности транспортных услуг. В качестве ограничений должны выступать заданные уровни безопасности и экологичности транспорта.

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

- наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;
- недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, подвижности и мобильности трудовых ресурсов;
- недостаточное качество транспортных услуг;
- низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;
- недостаточный уровень транспортной безопасности;
- усиление негативного влияния транспорта на экологию.

Таким образом, в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Необходима новая долгосрочная транспортная стратегия, которая определяет основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы на период до 2030 года.

3. ПРОГНОЗНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ И КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ПАРАМЕТРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

Важное значение для транспортной отрасли будет иметь реализация одного из двух возможных стратегических сценариев развития российской экономики – энерго-сырьевого или инновационного.

Энерго-сырьевой сценарий предполагает реализацию конкурентных преимуществ, связанных, прежде всего, с развитием добычи, переработки и экспорта углеводородов, интенсивным развитием энергетики. В этом случае приоритетно должна развиваться транспортная инфраструктура, обеспечивающая реализацию транзитного потенциала экономики. Развитие энергетического сектора и транспортной инфраструктуры даст толчок формированию сырьевого сектора (металлургия, химическая промышленность) и сопряженным машиностроительным производствам. Развиваются высокотехнологические сегменты, обеспечивающие развитие названных отраслей. В результате развитие транспортных связей должно быть приведено в соответствие структуре новых экономических связей этих точек промышленного роста.

Альтернативой является инновационный сценарий, реализующий логику целевого варианта социально-экономического развития, рассматриваемого Минэкономразвития России в рамках Концепции долгосрочного развития. Его можно охарактеризовать, как реализующий дополнительные возможности экономического роста по сравнению с энерго-сырьевым сценарием. Принципиальное отличие от энерго-сырьевого сценария заключается в

формировании достаточно мощного слоя конкурентоспособных производств в обрабатывающей промышленности, адекватной национальной инновационной системы и социальных структур, обеспечивающих воспроизводство человеческого капитала. Соответствующий ответ этому перераспределению экономических и социальных связей должно дать развитие российской транспортной системы.

Исходя из этих долгосрочных тенденций и ориентиров развития экономики и социальной сферы разработаны **сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2030 года.**

Сценарий инерционного развития характеризуется сохранением доминирования энерго-сырьевого комплекса в экономике при резком замедлении роста добычи и экспорта углеводородов и отставании в развитии транспортной и энергетической инфраструктуры.

В основе сценария инерционного развития лежит консервация экспортно-сырьевой модели развития при сужении ее потенциала в связи с замедлением роста экспорта углеводородов, открытием внутренних рынков готовых товаров, снижением ценовой конкурентоспособности перерабатывающих производств. Сценарий инерционного развития характеризуется, преобладанием пассивной модели поведения бизнеса, сохранением дефицита инновационного предпринимательства, отказом от реализации новых долгосрочных масштабных проектов и программ с участием государства, усилением экономической дифференциации населения, сдерживающей процессы модернизации социальной инфраструктуры; возможностями увеличения экспорта углеводородов и недостаточным освоением новых месторождений, снижением технологической конкурентоспособности обрабатывающих производств и сохраняющимся опережающим ростом импорта; снижением численности населения до 140 млн. человек к 2020 году и 137 млн. человек в 2030 году при ограниченных масштабах иммиграции.

На развитие транспортной системы в инерционном варианте большое влияние оказывает постепенное увеличение темпов роста физического объема экспорта, а также одновременное снижение темпов физического объема импорта.

Данный вариант предполагает частичное снятие ограничений инерционного развития за счет реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта, повышения качественного уровня энерго-сырьевых отраслей и укрепления сырьевой специализации России в мире.

Инерционный вариант развития транспортной системы характеризуется:

- реализацией крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих добычу и разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи (нефть Восточной Сибири, газ Арктического шельфа и др.) и строительство соответствующих трубопроводов;
- развитием транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала экономики;
- реконструкцией и строительством особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь – объектов, обеспечивающих безопасность функционирования транспортных систем, а также модернизацией и обновлением парка транспортных средств;
- опережающим развитием транспортной инфраструктуры на направлениях экспортных поставок грузов, в первую очередь развития морских портов и подходов к ним;
- ростом объемов внутренних перевозок сырьевых грузов в связи с ростом угледобычи, развитием энергетики, металлургии и нефтепереработки;
- низкой динамикой экспортных перевозок и опережающим ростом импортных перевозок, сохраняющимся преобладанием в импорте продовольствия и потребительских товаров;
- недостаточно высокими темпами строительства и реконструкции автодорожной сети, сохранением резких диспропорций в ее развитии в Европейской и Азиатской частях России;

- сохранением низкой подвижности населения, в первую очередь на воздушном транспорте, обусловленной недостаточными темпами роста дохода населения и продолжающимся старением самолетного парка;

- отсутствием перевозочных и инфраструктурных резервов на видах транспорта, необходимых для повышения качества транспортного обслуживания населения и производства, внедрения транспортно-логистических технологий.

При развитии по инерционному сценарию транспорт может стать ограничителем экономического роста страны.

Энерго-сырьевой вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, главным образом, для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. Он характеризуется:

- реализацией крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства и иностранного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;

- диверсификацией направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, и созданием соответствующей инфраструктуры;

- развитием транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе, совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках ЕврАзЭС и с другими государствами;

- увеличением внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

- увеличением объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и т.д.), а также продукции машиностроения, связанных с наращиванием инновационной активности в энергетике, топливных и сырьевых отраслях, сопряженных с ними машиностроительных производствах, обеспечивающей их технологическую модернизацию и повышение конкурентоспособности на мировых рынках;

- низкими темпами роста экспортных и значительным увеличением импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

- продолжением увеличения численности парка личных легковых автомобилей при снижении объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования в период до 2020 года, главным образом автомобильным, и некоторым их ростом в 2021 – 2030 г;

- увеличением потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены в столичных агломерациях, а также в регионах с высокими темпами роста – на Юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке. Реализация в его рамках системы крупных проектов по развитию транспортной инфраструктуры при формировании новых территориально-производственных кластеров энерго-сырьевой специализации (Нижнее Приангарье, Читинская область и Тыва) и освоении зоны БАМа придаст пространственному развитию страны более динамичный характер.

Железнодорожный транспорт должен будет обеспечить беспрепятственный рост перевозок сырья к основным центрам потребления, включая перевозки на экспорт.

Решающее значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых «эшелонированных портов» по роттердамскому образцу, когда портовая система будет включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы, позволяющие обеспечивать переработку и более эффективную логистику. Для

этого потребуются развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

Дополнительный импульс получит развитие транспорта в Арктической зоне (территории, расположенные преимущественно севернее 60 параллели).

При реализации данного варианта транспортная система страны получит ускоренное развитие и станет одним из основных источников экономического роста. Импульс технологического развития получит часть обрабатывающих отраслей, связанных с обеспечением развития транспорта.

В то же время, реализация энерго-сырьевого варианта будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности, в частности:

- потребуются создание значительных резервов пропускной способности транспортной сети на основных направлениях из-за возможных резких колебаний спроса на перевозки экспортных массовых грузов по объемам, номенклатуре и направлениям, связанных с изменениями конъюнктуры на мировых рынках топливных и сырьевых товаров;

- возможно снижение показателей экономической эффективности перевозок вследствие увеличения дисбаланса в экспортно-импортных грузопотоках. Дисбаланс будет связан с увеличением экспорта массовых и наливных грузов и импорта готовой продукции. Специализированные и универсальные виды подвижного состава будут иметь низкие эксплуатационные показатели – по коэффициенту пробега с грузом и т.д., т.е. возможны значительные потоки порожняка;

- мобильность населения будет расти низкими темпами, что станет одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. По данному варианту перевозки пассажиров будут ниже инновационного варианта на 37%, а пассажирооборот - на 24%. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие показатели роста благосостояния населения будут причиной меньших темпов роста количества личных автомобилей;

- сохранится сильная дифференциация по доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества,

- низкая инвестиционная активность будет обуславливать значительную нагрузку на бюджетную систему, связанную с финансированием строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортной системы страны, которое наряду с достижением целей энерго-сырьевого варианта также позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Для данного варианта сохраняется ряд тенденций, характерных для первого варианта, в частности:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;

- диверсификация направлений экспортных поставок российских углеводородов;

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе, совместных проектов в рамках ЕврАзЭС и с другими государствами;

- увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья,

а также продукции машиностроения, связанных с наращиванием инновационной активности в энергетике, топливных и сырьевых отраслях, сопряженных с ними машиностроительных производствах.

В то же время, отличительными особенностями развития транспортной системы по инновационному варианту станут:

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;

- повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

- рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Наибольшие темпы роста ожидаются на воздушном транспорте, а основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом;

- распространение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, на значительное количество крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;

- повышение потребности экономики и населения в услугах по высокоскоростным перевозкам грузов с обеспечением заранее оговоренного срока доставки и пассажиров – с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени.

При реализации данного варианта меры по развитию транспортной системы страны будут сосредоточены наряду со столичными агломерациями также в городах, в которых концентрируется значительный инновационный и человеческий капитал. На востоке страны такой сценарий даст выборочный толчок развитию городов с самым значительным объемом накопленного инновационного потенциала – Томска, Новосибирска, Красноярска, Иркутска.

При этом важнейшее значение будет иметь «инфраструктурный эффект» формирования городских агломераций, связанный с реализацией проектов строительства крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров и информационных узлов.

Зонами опережающего развития транспорта наряду с регионами Юга России, Сибири, Дальнего Востока и Арктической зоны станут Поволжский и Уральские макрорегионы. Пространственное развитие станет более многополярным, не привязанным жестко к сложившимся энерго-сырьевым и финансовым центрам.

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с:

- созданием сети территориально-производственных кластеров, ориентированных на высокотехнологичные производства (в авиационной промышленности, судостроении, атомной промышленности, производстве новых материалов, информатике и телекоммуникациях), с концентрацией таких кластеров в урбанизированных регионах;

- созданием территориально-производственных кластеров, ориентированных на глубокую переработку сырья и производство энергии, обеспечивающих освоение новых ранее неосвоенных территорий;

- образованием и развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье, особенно в связи с Зимней Олимпиадой-2014, на Алтае, Байкале, Камчатке, российском Севере;

- развитием крупных транспортно-логистических и производственных узлов Северо-Запада, Юга России и Дальнего Востока.

Развитие железнодорожного и морского транспорта наряду с задачами обеспечения перевозок массовых грузов, в том числе экспортных, будет все в большей степени ориентироваться на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и усиление взаимодействия в рамках обеспечения эффективных логистических цепочек товародвижения.

Важную роль будет играть развитие Северного морского пути, прежде всего для осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры на северном побережье России.

Меры по повышению конкурентоспособности морского транспорта позволят существенно увеличить долю флота под Государственным флагом Российской Федерации в мировом морском флоте и значительно увеличить экспорт транспортных услуг.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным транспортом, который обеспечивает наиболее гибкую реакцию на запросы экономики, особенно секторов высоко- и среднетехнологичных производств.

Меры, направленные на развитие перевозок воздушным транспортом и использование значимых преимуществ (прежде всего экологических) внутреннего водного транспорта, позволят существенно увеличить их удельный вес в транспортном балансе страны.

Решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на территории России будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров.

Значительный импульс получит развитие пассажирского транспорта общего пользования. Прежде всего, это относится к развитию скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок, всех видов авиаперевозок, городского и пригородного транспорта.

При реализации данного варианта транспортная система страны должна развиваться опережающими темпами по сравнению с отраслями экономики и социальной сферой для того, чтобы снять инфраструктурные ограничения перспективного социально-экономического развития страны, зависящие от транспорта.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит решить основные задачи, стоящие перед страной, а именно:

- показатели мобильности населения приблизятся к уровню развитых стран, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране;
- снизится дифференциация по доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;
- повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны;
- рост экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг для населения.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны **прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров** (приложение 2).

По инерционному варианту общий объем перевозок грузов возрастет с 12068,8 млн.т в 2007 г. до 17858,0 млн.т в 2030 г. (на 48%), грузооборот – с 2,48 трлн.ткм до 3,86 трлн.ткм (на 55,6%).

По энерго-сырьевому варианту **общий объем перевозок грузов** возрастет до 18,2 млрд.т в 2030 г. (на 51%), грузооборот – до 4,18 трлн. ткм (на 68%).

По инновационному варианту за период 2007-2030 г. прогнозируется рост объемов грузовых перевозок в 1,7 раза (до 20,7 млрд.т в 2030 г.), рост грузооборота в 1,84 раза (до 4,56 трлн. ткм в 2030 г.).

Перевозки грузов в контейнерах по инновационному варианту возрастут к 2030 году по сравнению с 2007 годом в 6 раз – до 648 млн. тонн, в том числе на автомобильном транспорте – в 6,7 раза (до 361 млн. тонн), на железнодорожном транспорте – в 5,6 раза (до 130 млн. тонн), на морском транспорте – в 5 раз (до 150 млн.тонн), на внутреннем водном транспорте – в 17,5 раз (до 7 млн.тонн).

Грузооборот морских портов России возрастет в 2030 году по сравнению с 2007 годом в 2,3 раза – до 1025 млн. тонн.

Суммарные международные перевозки грузов российскими перевозчиками, включая перевозки экспортных, импортных и транзитных грузов, а также перевозки за рубежом, возрастут в 1,6 раза – до 627 млн. тонн.

Перевозки транзитных грузов по территории России возрастут в 2030 году по сравнению с 2007 годом в 3,6 раза – до 100 млн. тонн.

Прогноз объемов перевозок грузов по видам транспорта и видам сообщений приведен в приложении 2.

По инерционному варианту объем пассажирских перевозок увеличится с 38,85 млрд. пассажиров в 2007 г. до 52,1 млрд. пассажиров в 2030 г. (рост на 34,1%). Объем пассажирооборота за этот же период возрастет с 858,7 млрд. пасс.-км до 1610 млрд. пасс.-км (рост на 87,5%).

По энерго-сырьевому варианту годовой **объем пассажирских перевозок** увеличится до 53,46 млрд. пассажиров (рост на 37,6%), пассажирооборот увеличится до 1718,5 млрд. пасс.-км (рост в 2 раза).

По инновационному варианту объем пассажирских перевозок увеличится в 1,6 раза и достигнет 62,4 млрд. пассажиров в год, пассажирооборот вырастет в 2,26 раза и достигнет 1,94 трлн. пасс.-км. При этом развитие пассажирских перевозок на всех видах транспорта имеет положительную динамику, а перевозки пассажиров воздушным транспортом за рассматриваемый период возрастут в 5,3 раза.

Перевозки пассажиров в международном сообщении по инновационному варианту возрастут в 2,8 раза – до 240 млн. человек, в том числе российских граждан – в 2,85 раза (до 167 млн. чел.), иностранных граждан – в 2,76 раза (до 73 млн. чел.). Наибольший прирост перевозок ожидается на воздушном и автомобильном транспорте (на последнем в основном за счет поездок на личных автомобилях).

Транзитные перевозки пассажиров возрастут с 0,2 млн. чел. в 2007 году до 22,2 млн. чел. в 2030 году, главным образом за счет увеличения перевозок воздушным транспортом.

Прогноз объемов перевозок пассажиров по видам транспорта и видам сообщений приведен в приложении 2.

Сопоставление рассмотренных сценарных вариантов приводит к выводу, что **инновационный вариант выступает в качестве целевого для долгосрочной государственной транспортной политики**, поскольку в полной мере позволяет реализовать стратегические интересы России.

При переходе к инновационному варианту требования к характеру и направлениям развития транспортной системы в наибольшей степени определяют следующие фундаментальные факторы:

1) Усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала и других факторов экономического роста. Структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастание роли региональных экономических союзов, ожидаемым распространением новых информационных, нано- и биотехнологий. Это прямо повлечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания.

2) Исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на наращивании топливного и сырьевого экспорта. Необходимость перехода к интенсивному инновационному развитию.

Формируется глобальный вызов транспорту – необходимость диверсификации российской экономики, увеличение в структуре ВВП доли продукции с высокой добавленной стоимостью, доли перерабатывающей промышленности.

Отсюда вытекают новые требования к транспортной системе, а именно - переход от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития на основе инновационных прорывных технологий. Это, прежде всего, предполагает более эффективное производительное качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным транспортным услугам.

Вторая важная тенденция – глобализация экономики и вступление России в ВТО. Этот фактор вызывает усиление международной и внутриотраслевой конкуренции в транспортной отрасли. Отсюда следует приоритетный характер повышения конкурентоспособности отрасли.

Учитывая эти факторы и современное проблемное состояние российской транспортной системы, можно сделать вывод, что транспорт является приоритетной точкой роста национальной экономики.

Наличие такого вызова требует от российского транспорта существенной перестройки. Сегодняшние объемные, экономические и качественные характеристики российского транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют не только использовать относительные преимущества глобальной конкуренции, но и решать среднесрочные задачи транспортного обеспечения растущей экономики.

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

- развитие конкурентного рынка транспортных услуг;
- обеспечение доступности транспортных услуг для населения;
- увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны;
- расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных, логистических и инфокоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;
- кратное повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;
- активизацию деятельности отечественных предприятий транспорта на мировом рынке транспортных услуг, транснационализация их деятельности, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг;
- интеграцию транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, развитие многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами;
- транспортное обеспечение новых центров социально-экономического развития страны;
- обеспечение высокой территориальной мобильности населения;
- повышение инновационной активности транспортных компаний, кардинальное обновление транспортных и технических средств с учетом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли;
- рост уровня профессиональной подготовки и квалификации работников транспорта, улучшение их материального и социального обеспечения, создание безопасных условий труда;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы, в том числе в сфере экологии, снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях;
- разработку и применение эффективных механизмов государственного регулирования функционирования и развития транспорта;
- улучшение инвестиционного климата в транспортной отрасли.

На новом этапе Транспортная стратегия должна определять активную позицию государства по развитию транспортной системы России, как ключевого фактора социально-

экономического развития страны. Это касается, прежде всего, повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

Исходя из этого формулируются миссия, приоритеты, цели и задачи стратегического развития транспорта.

4. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Миссия государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

В транспортной стратегии до 2020 года миссия государства в сфере функционирования и развития транспорта была определена как *содействие* экономическому росту и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам и превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Принципиально важным в новой формулировке миссии является *«создание условий для повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам»*, что означает *активную* функцию государства в области развития транспорта. Второй принципиальный акцент новой формулировки – направленность на *повышение конкурентоспособности* национальной экономики.

Стратегическая цель развития транспортной системы - удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

Достижение этой стратегической цели будет обеспечено эффективным развитием конкурентной среды в транспортной отрасли, созданием оптимальных резервов в развитии инфраструктуры, достижением передового уровня развития техники и технологий, усилением внимания к социальным и экологическим факторам, повышением национальной, экономической и других видов безопасности страны, зависящих от транспорта.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы три основные составляющие;

- 1) Конкурентоспособные, высококачественные транспортные услуги;
- 2) Высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- 3) Создание условий превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

Для формирования высококачественных транспортных услуг необходимо, прежде всего, определить параметры и стандарты качества, обеспечить стимулирование их выполнения и создания высокоэффективных технологий, отвечающих стандартам качества, отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд пилотных высокоэффективных технологий в регионах. Это создаст фундамент рынка высококачественных транспортных услуг и определит

необходимый вектор его развития. Развитый конкурентоспособный рынок конкурентоспособных транспортных услуг будет способствовать дальнейшему повышению эффективности и качества транспортных услуг, росту конкурентоспособности транспортной системы.

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции между перевозчиками и видами транспорта, так и внешней конкуренции с международными транзитными системами. Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений. Это, в свою очередь при благоприятных нормативно-правовых условиях для свободного перемещения инвестиций и интеллектуальной собственности в области развития транспорта окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность с международными транзитными системами и реализацию транзитного потенциала страны.

Создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает:

- 1) Развитие нормативно-правовой базы транспортных услуг по направлениям: безопасность, экологичность, качество транспортных услуг. Развитие методов государственного регулирования рынка. При этом важнейшее значение для регулирования имеет создание эффективной обратной связи в виде системы контроля и надзора за безопасностью, экологичностью и качеством транспортных услуг.
- 2) Развитие высоко-производительной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающих конкурентоспособный уровень оказания транспортных услуг (прежде всего, коммерческую скорость и надежность).
- 3) Достижение передового уровня техники и технологий, обеспечивающих стандарты безопасности, экологичности, экономичности и качества транспортных услуг.

Важнейшим стратегическим направлением развития транспортной системы является сбалансированное развитие инфраструктуры транспорта. Реализация этого направления означает согласованное комплексное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры на основе всестороннего анализа статистики и использования математических методов прогнозирования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта, развития системы статистического учета, построения транспортно-экономического баланса, прогнозирования динамики грузовой базы, анализа моделей развития транспортной системы с целью выбора оптимально сбалансированных вариантов.

Развитие нормативно-правовой базы транспорта требует гармонизации транспортного законодательства, интеграции в мировую систему стандартов и коммуникаций, определения нормативов качества транспортных услуг, ответственности за их соблюдение, а также прав потребителей. Все это в совокупности является необходимым условием создания рынка конкурентоспособных транспортных услуг. Повышение качества транспортных услуг потребует создания обоснованных резервов в транспортной системе, а это позволит, в свою очередь, развить конкуренцию на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков.

Важнейшее значение для транспортной стратегии имеет совершенствование системы обеспечения транспортной отрасли трудовыми ресурсами, которые должны обеспечить проектирование и реализацию проектов развития транспортных систем, эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предоставления транспортно-логистических услуг и других сервисов.

Важную роль в реализации транспортной стратегии играет повышение управляемости и контролируемости развития транспорта за счет повышения эффективности методов государственного регулирования и управления, развития механизмов проектного управления, повышения эффективности законодательно-правового поля.

В соответствии с этими основными стратегическими направлениями развития формируется структура основных целевых ориентиров транспортной стратегии, целей, приоритетов, задач и механизмов ее реализации (рис. 4.1).

Главные целевые ориентиры транспортной стратегии:

Общесоциальные:

- Подвижность населения и доступность транспортных услуг;
- Снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
- Снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономические:

- Предоставление транспортной отрасли полного объема высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста ВВП;
- Конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;
- Повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров;
- Использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;
- Проведение эффективной государственной тарифной политики;
- Использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство;
- Интеграция со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

Рис. 4.1.

Общественные:

- Развитие транспортной сети в соответствии с потребностями экономики и общества;
- Повышение производительности и рентабельности транспортных систем;
- Повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;
- Снижение энергоемкости;
- Создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;
- Инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;
- Подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;
- Формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами;
- Развитие транспортного машиностроения и отраслей смежников - поставщиков ресурсов до уровня, необходимого для реализации стратегии.

По видам транспортной деятельности:

- До 2015 года расшивка узких мест и развитие пропускных и провозных возможностей в соответствии с ФЦП, а также стратегиями и концепциями отраслей транспорта;
- С 2014 года корректировка отраслевых стратегий и концепций, разработка ФЦП в соответствии с достигнутыми результатами, новыми вызовами и Транспортной стратегией в целях развития единой комплексной интегрированной сбалансированной транспортной системы, обеспечивающей потребности инновационного социально-ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

Главные целевые ориентиры по видам транспортной деятельности на период 2010 – 2015 годов определены утвержденной Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России на период 2010-2015 гг.» и ее подпрограммами по видам транспорта. После их завершения в период после 2015 года главные целевые ориентиры по видам транспортной деятельности в подпрограммах новых ФЦП, а также в отраслевых концепциях и стратегиях развития должны быть актуализированы в соответствии с целями и задачами данной Транспортной стратегии. Эти конкретные корректировки целесообразно провести в 2014 году с учетом достигнутых результатов и возможными новыми особенностями развития по видам транспорта.

Цели развития транспортной системы России на период до 2030 г.**Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры**

Достижение этой цели позволит обеспечить динамичный рост экономики России, социальное развитие и укрепление связей между ее регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Единое транспортное пространство России должно объединить единую сбалансированную систему транспортных коммуникаций, интегрированную систему товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, единые стандарты технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующие их взаимодействие, единые стандарты технической

совместимости различных видов транспорта и транспортных средств, а также единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта.

Таким образом, в рамках данной цели развитие транспортной инфраструктуры относится не только к развитию транспортных коммуникаций и узлов. Предполагается качественно новый уровень системного развития в рамках Единого транспортного пространства в комплексе с товаротранспортной технологической инфраструктурой, транспортной инфраструктурой грузовладельцев, стандартами технической совместимости, а также информационной средой взаимодействия различных видов транспорта.

В рамках данной цели на первом этапе реализации транспортной стратегии предусматривается строительство и реконструкция основных направлений автомобильных и железных дорог, инфраструктуры морских и речных портов, внутренних водных путей и аэропортов, ликвидация наиболее существенных разрывов и «узких мест» транспортной сети, в том числе, в азиатской части России. Будет обеспечено развитие транспортных подходов к пограничным пунктам пропуска и крупным транспортным узлам, обеспечено их комплексное развитие на основных направлениях перевозок. Будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

На последующем этапе реализации транспортной стратегии в рамках данной цели будет обеспечен переход к формированию Единого транспортного пространства России. На базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта будет обеспечено создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны. Пропускная способность и скоростные параметры транспортной инфраструктуры будут подняты до уровня лучших мировых достижений, увеличена доля высокоскоростных путей сообщения. С целью формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны будет создана взаимоувязанная интегрированная система товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированная система логистических парков, а также единая информационная среда технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса. В ходе развития транспортной системы будут освоены инновационные технологии строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

Индикаторы по цели 1

- густота транспортной сети (по железным и автомобильным дорогам¹), в км/тыс.км²; сокращение протяженности участков транспортных коммуникаций, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, увеличение их пропускных способностей:
 - доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в процентах;
 - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в процентах;
 - протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в тыс. км;
 - протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России, в км.
- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, в процентах;

¹ Наименование индикатора приведено в соответствии с показателем Росстата. На железнодорожном транспорте и в автомобильном хозяйстве данный показатель именуется также плотностью железных или автомобильных дорог.

- протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших категорий (I и II), в тыс. км;
- протяженность автомагистралей и скоростных дорог, в тыс. км;
- доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в процентах;
- протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в тыс. км;
- протяженность автомобильных дорог общего пользования (всего, автомобильные дороги федерального значения, автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения, автомобильные дороги местного значения), в тыс. км;
- протяженность автомобильных дорог необщего пользования, в тыс. км;
- численность аэродромов гражданской авиации, в единицах;
- численность посадочных площадок гражданской авиации, в единицах;
- перевалка грузов морскими портами России, в млн. тонн;
- перевалка грузов в речных портах, млн. тонн;
- обеспечение резервов пропускной способности транспортной сети по видам транспорта на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков;
- доля населенных пунктов, имеющих доступ к одному или нескольким видам транспортных коммуникаций, в процентах;
- достижение скоростных параметров на транспортных коммуникациях (соответствие лучшим мировым достижениям).

Цель 2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны.

Достижение данной цели позволит полностью удовлетворить потребности населения и хозяйствующих субъектов в качественных транспортных услугах за счет внедрения передовых транспортных технологий и развития парков пассажирского и грузового подвижного состава, а также обеспечить предоставление транспортных услуг, имеющих социальную и народнохозяйственную значимость, с должным качеством и по приемлемым ценам.

Достижение данной цели предполагает, прежде всего, разработку и ввод в действие модели рынка транспортных услуг для потребностей всех секторов экономики. Эта модель является инновационной для отечественной транспортной системы. Она должна определить параметры качества транспортных услуг, рамочную структуру стандартов их качества для различных категорий грузов и секторов экономики, требования к нормативно-правовой базе рынка транспортных услуг и технологические модели обеспечения качества транспортных услуг.

Для формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг необходимо создание условий превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом, а также запуск механизма «цена – качество», который обеспечит формирование конкурентной среды и рост конкурентоспособности.

В рамках модели рынка транспортных услуг должны быть выработаны и введены в действие механизмы мотивации структурной модернизации существующих транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг, приводящих, в частности, к созданию национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями.

Реализация данной цели предполагает достижение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки «от двери до двери» до уровня лучших мировых

достижений. За счет этого в экономике страны ожидается снижение издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе. В морских портах и пунктах пропуска через государственную границу, а также во всей терминальной сети будет обеспечено снижение времени обработки партий грузов до уровня лучших мировых достижений.

Для этого предстоит ввести в действие механизмы мотивации использования эффективных инновационных логистических товаротранспортных технологий, в том числе, с использованием логистических парков, развитие системы сопутствующих услуг, парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации стратегии. Предстоит разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы. Важную роль будет играть расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса. Обеспечение качества транспортных услуг для грузоотправителей потребует также разработки и использования современных инфотелекоммуникационных технологий.

Индикаторы по цели 2

- коммерческая скорость движения магистральных товарных потоков, в км/сут.;
- скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, в том числе: маршрутных отправок, контейнеров, из них контейнеров в транзитном сообщении, в км/сут.,
- доля отправок, доставленных железнодорожным транспортом в нормативный (договорной) срок, в процентах;
- увеличение коммерческой скорости доставки продукции автомобильным транспортом, в процентах к уровню 2007 года;
- сокращение срока доставки грузов в мультимодальном (смешанном) сообщении, в процентах к уровню 2007 г.;
- обеспечение срочности доставки грузов, складские запасы для гарантированного товарного производства, в днях;
- доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок контейнеропригодных грузов автомобильным транспортом, в процентах;
- доля автомобильного транспорта общего пользования в общем объеме перевозок грузов автомобильным транспортом, в процентах;
- средний возраст парка грузовых автотранспортных средств, в годах;
- доля парка грузовых автомобилей и автобусов, используемых на междугородных и международных перевозках, оснащенных навигационными системами, в процентах;
- уровень контейнеризации перевозимых грузов в регионах, в межрегиональном сообщении, в международном сообщении, в процентах;
- развитие транспортно-логистических технологий;
- повышение производительности труда на транспорте;
- обновление парков подвижного состава, улучшение их качественных характеристик;
- движение товаров в пути, часов в сутки;
- повышение рентабельности всех видов транспортной деятельности;
- удельные транспортные издержки в цене конечной продукции, в процентах;
- снижение энергоемкости, в процентах к 2007 г.;
- повышение фондоотдачи, в процентах к 2007 г.;
- показатели использования подвижного состава видов транспорта, в том числе коэффициент использования пробега с грузом (специализированный подвижной состав), коэффициент использования грузоподъемности.

Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами.

Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности со стороны граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций, а также обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость.

Прежде всего, в рамках данной цели предполагается обеспечить перевозки пассажиров на социально значимых маршрутах, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера, Дальнего Востока, Забайкалья и в Калининградской области.

Предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта, парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, а также развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

На следующем этапе реализации стратегии транспортная отрасль должна принять участие в разработке минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности перемещения всех слоев населения по территории страны. Эти стандарты в части их транспортной составляющей должны определить модель необходимых коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующий подвижный состав, покупательскую способность, ценовую доступность транспортных услуг для населения, стандарты по периодичности, графику транспортного обслуживания для каждого населенного пункта.

Государственная политика в области обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения предполагает закрепление минимальных социальных транспортных стандартов на законодательном уровне и использование механизмов компенсации потерь в доходах транспортных компаний, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки, например, заключение ежегодных государственных социальных контрактов федерального, регионального и муниципального уровней по компенсации затрат, понесенных транспортными фирмами всех видов транспорта, связанных с выполнением минимальных социальных стандартов. При этом необходимо обеспечить открытый доступ предпринимательства к возможности предоставления транспортных услуг населению.

Должна быть обеспечена разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов на всей территории страны. При этом ввод в действие минимальных социальных транспортных стандартов должен выполняться по прогрессивной шкале с учетом постепенного улучшения условий транспортного обслуживания населения.

Индикаторы по цели 3

- подвижность населения, в пасс.-км на 1 человека в год;
- участковая скорость движения поездов по пассажирскому движению в пригородном сообщении, пассажирскому движению в дальнем следовании, в том числе на основных пассажирских направлениях, в км/ч;
- прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом к 2006 году), в единицах;
- доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в процентах;
- средний возраст парка пассажирских автотранспортных средств, в годах;
- коэффициент авиационной подвижности, поездки/чел;

- доля пассажирских самолетов, эксплуатируемых менее 10 лет в составе коммерческого парка, в процентах;
- регулярность пассажирских перевозок воздушным транспортом;
- коэффициент доступности авиаперевозок, в единицах;
- обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для населения;
- доля транспорта в потребительских расходах домашних хозяйств России, в т.ч. для групп населения с низкими доходами, в процентах.

Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

Достижение данной цели будет означать формирование прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, расширения доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиления роли России в формировании международной транспортной политики и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

Реализация данной цели предполагает, прежде всего, развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов. Для этого необходим мониторинг рынка экспорта транспортных услуг, изучение конкурентных преимуществ конкурентов, выработка комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, планирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Интеграция в международное транспортное пространство, в первую очередь, может быть эффективно реализована в рамках Евразийского экономического сообщества и стран Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Одним из перспективных путей реализации этой инициативы является формирование контейнерных «мостов». Кроме этого, интеграция в мировое транспортное пространство предполагает развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в крупных международных транспортных проектах. Предполагается также разработка и ввод в действие соответствующих механизмов государственного регулирования, мотивирующих создание национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями.

Увеличение доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами требует разработки и реализации соответствующих законодательно-правовых и других государственных методов регулирования, обеспечивающих преимущественную конкурентоспособность национального транспорта.

В целях увеличения поступления валютных средств от экспорта транспортной продукции, опираясь на международный опыт и экономические интересы по защите транспортных услуг на национальном и международном рынке, предполагается проработать законодательные нормативы, предусматривающие:

– преимущественный, а в некоторых случаях исключительный допуск только национальных перевозчиков к перевозке грузов для нужд государства, субъектов Российской Федерации и муниципалитетов, а также особого перечня стратегических грузов;

– преимущества национальных перевозчиков и экспедиторов перед зарубежными при инвестициях в строительство объектов на территории России, а также при разработке сырьевых запасов, в том числе, осваиваемых в соответствии с Федеральным законом «О разделе продукции».

С точки зрения интеграции в мировое транспортное пространство пассажирских перевозок и реализации транзитного потенциала в международном пассажирском сообщении в рамках данной цели предполагается развитие хабовых технологий перевозок пассажиров.

Индикаторы по цели 4

- перевозки транзитных грузов через территорию России, в млн. тонн;
- экспорт транспортных услуг, в млрд. долл. США;
- рост объемов перевозок экспортно-импортных грузов универсальными видами транспорта по факту пересечения границы (к уровню 2007 года), в процентах;
- доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов, в процентах;
- рост доли отечественных транспортных компаний в обеспечении внешнеторговых перевозок, в процентах;
- доля в суммарном дедейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, судов под российским флагом, в процентах;
- суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Россией (всего, в том числе под российским флагом), в млн. тонн;
- доля экспорта в общем объеме авиатранспортных услуг российских авиакомпаний, в процентах.

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы

Реализация этой цели позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны, и таким образом, позволит создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

В рамках данной цели за счет комплекса мероприятий предполагается достичь уровня безопасности движения, полетов и судоходства, соответствующего международным и национальным требованиям.

Обеспечение транспортной безопасности как реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса.

В рамках данной цели деятельность специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с МЧС будет обеспечена на уровне международных и национальных требований.

Будет повышен уровень защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Будет обеспечен более высокий уровень безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

Осуществление мер по обеспечению военной безопасности Российской Федерации для своевременного удовлетворения потребностей военной организации государства и вооруженных сил союзных государств в транспортных услугах позволит достичь необходимых уровней мобилизационной готовности транспорта общего пользования (в том числе объектов двойного назначения), запасов государственного и мобилизационного резервов, подготовки комплекса мероприятий по техническому прикрытию и восстановлению всех видов транспортных коммуникаций, подготовке и техническому обслуживанию всех видов транспортных средств.

Помимо средств и мероприятий прямого обеспечения безопасности на транспорте, огромное значение в достижении данной цели играет развитие средств и эффективных систем надзора в сфере транспорта. Без их совершенствования управление повышением безопасности транспортной системы будет лишено эффективной обратной связи.

Уровень безопасности транспортной системы в рамках данной цели будет повышен за счет развития систем профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления).

Важную роль в достижении высокого уровня безопасности должно сыграть также обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с достаточно высоким уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Индикаторы по цели 5.

- снижение аварийности по видам транспорта:
 - социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях, в количестве погибших на 100 тыс. населения;
 - снижение аварийности на железнодорожном транспорте (к уровню 2007 года), в процентах;
 - число авиакатастроф на 100 тыс. часов налета на регулярных перевозках, в ед./100 тыс. часов;
- снижение количества актов незаконного вмешательства;
- уровень безопасности состояния объектов транспортной инфраструктуры;
- подготовка квалифицированных кадров для транспортной отрасли, в тыс. чел.;
- выпуск пилотов коммерческой авиации образовательными учреждениями Минтранса России, в чел.

Цель 6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

Достижение данной цели будет способствовать созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и достижения международных экологических стандартов работы отрасли.

В рамках данной цели предполагается выработка и ввод в действие механизмов государственного регулирования, обеспечивающих мотивацию перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, а также снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

Важным резервом снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта является профессиональная подготовка персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств. Другим резервом сокращения вредного воздействия транспорта на здоровье человека в рамках данной цели транспортной стратегии является рационализация маршрутов следования транспортных потоков.

Индикаторы по цели 6

- снижение выбросов на видах транспорта:
 - объем загрязняющих вредных веществ от автотранспортного комплекса, в процентах к уровню 2007 г.;
 - снижение на железнодорожном транспорте общего пользования (к уровню 2007 года): выбросов загрязняющих веществ, сброса недостаточно очищенных сточных вод, в процентах;
- доля альтернативных топлив в общем топливопотреблении автотранспортных средств, в процентах;
- доля парка грузовых автомобилей, использующих альтернативные виды топлива, в процентах;

- доля утилизации отходов (включая вторичную переработку) на автомобильном транспорте, в процентах;
- снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном транспорте (к уровню 2007 года): удельный расход электроэнергии на тягу поездов (поездная работа), удельный расход условного топлива на тягу поездов (поездная работа), в процентах;
- доля в общем объеме перевозок российских авиакомпаний самолетов, соответствующих требованиям главы 4 приложения 16 Конвенции ИКАО по уровню авиационного шума и эмиссии, в процентах;
- средний расход авиатоплива на единицу транспортной работы, в кг/ткм;
- снижение энергоемкости работы транспортной системы, в процентах к 2007 г.
- величина удельного энергопотребления на автомобильном транспорте, в граммах условного топлива на тонно-км (пасс.-км).

Реализация представленных целей предполагает выполнение комплекса научно-исследовательских подпрограмм, обеспечивающих разработку новых моделей, методик, технологий, средств и систем для реализации инновационных составляющих Стратегии. Эти работы образуют научное обеспечение Стратегии (представленное в разделе 6). Внедрение разработок, реализация проектов и мероприятий Стратегии предусматривается в рамках комплекса предметных подпрограмм, направленных на достижение заданных общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных стратегических целевых ориентиров Стратегии, а также в рамках подпрограмм развития по видам транспорта и подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии (раздел 6).

В приложении 3 приведены численные оценки индикаторов, по которым в настоящее время имеется статистическая информация. По новым индикаторам, необходимым для оценки инновационных элементов стратегии, в подразделе 6.3 предусмотрено проведение соответствующих научно-исследовательских работ для создания статистических средств мониторинга и оценки их значений.

Основные ожидаемые результаты стратегии

Реализация приведенных целей транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально-ориентированного развития российской экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами. Основные ожидаемые итоги реализации стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров, сформулированных в начале данного раздела.

Общесоциальные итоги:

- Будет обеспечена **доступность и качество транспортных услуг для всех слоев населения** в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны.
- Подвижность населения возрастет до 13266 тыс. км на 1 человека в год, что в 2,2 раза выше показателя в 2007 г. (текущий уровень развитых стран - более 10000 км).
- Будет обеспечена постоянная круглогодичная связь с сетью автомобильных дорог всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования.
- Доля населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования составит к 2030 году всего 2 % (в 2010 г. - 10%).
- Эффективная гибкая государственная тарифная политика обеспечит **ценовую доступность транспортных услуг** для всех слоев населения в соответствии с социальными

стандартами. Коэффициент доступности авиаперевозок увеличится с 1,75 ед. в 2010 году до 5 ед. в 2030 г.

- **Существенно снизится аварийность, риски и угрозы безопасности** по видам транспорта. Число погибших за год в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 100 тысяч человек населения сократится с 23,5 до 8 человек, т.е. почти в 3 раза. Число авиакатастроф на 100 тыс. час. налета на регулярных перевозках снизится с 0,18 до 0,008 в 2030 г. (в США - 0,01).

- **Значительно уменьшится вредное воздействие транспорта на окружающую среду.** Объем выбросов и сбросов загрязняющих вредных веществ от автотранспортного комплекса сократится на 40%, на железнодорожном транспорте – более чем в 3 раза.

Общэкономические итоги:

- Будет достигнут **конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене продукции** - снижение до 13% к 2030 году, (сегодня в России – 20%).

- **Коммерческая скорость продвижения партий товаров** возрастет до 1400 км/сут. (текущий уровень развитых стран).

- **Срочность, ритмичность доставки товаров** достигнет уровня развитых стран и позволит бизнесу снизить складские запасы для гарантированного товарного производства до 3-6 дней (текущий уровень развитых стран).

- **Экспорт транспортных услуг к 2030 г возрастет в 7,8 раза.** Транзитные перевозки через территорию России увеличатся с 28 млн.т до 100 млн.т.

- **Предоставление бизнесу и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг обеспечит запланированные темпы роста ВВП.**

- **Интеграция со стратегиями и программами развития смежных отраслей - поставщиками ресурсов для развития и функционирования транспорта обеспечит стимулирование интенсивного развития смежных отраслей в экономике страны.**

Общетранспортные итоги:

- **Значительно повысится производительность** транспортных систем – в 2-4 раза. Доля времени движения товаров в пути увеличится до 20 часов в сутки.

- **Повысится фондоотдача инфраструктуры** транспорта и увеличится рентабельность.

- **Существенно уменьшится энергоемкость** транспорта - на 30%.

- Будет создана опорная сеть автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соединяющая все административные центры субъектов РФ по дорожной сети с твердым покрытием, структура дорожной сети будет преобразована из радиальной в сетевую.

- На всем протяжении автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, будет обеспечен проезд автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонн.

- Будут созданы **приоритетные конкурентные условия для национальных перевозчиков** и стимулировано повышение их конкурентоспособности. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет с 41% в 2007 г. до 50% в 2030 г., а доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом вырастет с 6% до 40%. Доля в суммарном дедейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, судов под российским флагом возрастет с 38,5% в 2010 г. до 70% в 2030 г. Доля экспорта в общем объеме авиатранспортных услуг российских авиакомпаний возрастет с 14% в 2007 г. до 29% в 2030 г.

- Будут внедрены инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям, обеспечена **оптимизация технологического**

взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса. К 2030 году сроки доставки грузов в мультимодальном (смешанном) сообщении сократятся на 25% по сравнению с 2006 г.

• Развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование необходимых условий инвестирования обеспечат **интенсивный рост инвестиционной привлекательности отрасли.** Будет обеспечено развитие транспортной отрасли темпами, опережающими темпы роста национальной экономики.

Транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью национальной экономики, растущей опережающими темпами. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки партий товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы России, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта и более полную реализацию транзитного потенциала. Отрасль обеспечит удовлетворение всех потребностей экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами, и создаст необходимые условия для интенсивного инновационного социально-ориентированного развития страны.

5. ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

5.1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры

Основными задачами транспортной стратегии в рамках цели 1 «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры» являются:

- 1.1. Ликвидация разрывов и «узких мест» на транспортной сети, в том числе в азиатской части России;
- 1.2. Развитие транспортных подходов к крупным транспортным узлам и пограничным пунктам пропуска;
- 1.3. Комплексное развитие крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок;
- 1.4. Формирование единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов;
- 1.5. Создание инфраструктурных условий для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке;
- 1.6. Создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;
- 1.7. Увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры до уровня лучших мировых достижений с учетом создания обоснованных резервов. Увеличение доли высокоскоростных путей сообщения;
- 1.8. Создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети

1.9. Создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг

1.10. Освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

1.11. Создание единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, таможенных и других государственных контрольных органов.

Совершенствование инфраструктуры по видам транспорта предполагается осуществлять по следующим основным направлениям.

На железнодорожном транспорте:

Расширение сети железных дорог является инструментом реализации политики пространственного развития России, освоения ресурсной базы регионов и выравнивания уровня жизни населения.

1. Основные мероприятия по модернизации и развитию инфраструктуры для ликвидации ограничений и «узких мест».

В период до 2015 года предусматривается:

- строительство вторых путей протяженностью 2407,9 км, в том числе на основных направлениях - 1478,6 км;

- строительство третьих и четвертых путей на основных направлениях протяженностью 348,5 км;

- развитие железнодорожных подходов к морским портам и пограничным станциям;

- строительство обходов Санкт-Петербургского, Краснодарского, Омского, Саратовского, Читинского, Ярославского железнодорожных узлов;

- электрификация участков протяженностью 3918 км (в т.ч. участки Сызрань – Сенная, Трубная – Аксарайская, Ртищево – Кочетовка, Юровский – Темрюк – Кавказ, Тамань и т.д.);

- оборудование участков автоблокировкой протяженностью 1851 км;

- развитие станций и узлов.

Предусмотрена реконструкция Улан-Баторской железной дороги, включая электрификацию главного хода с оборудованием автоблокировкой, укладкой 100 км вторых путей и другие мероприятия.

В Московском железнодорожном узле планируется:

- усиление головных участков основных направлений магистральных железных дорог;

- развитие пригородных и межрегиональных перевозок поездами повышенной комфортности на всех радиальных направлениях в сообщении с районными центрами Московской области и соседними субъектами Российской Федерации;

- развитие дальних железнодорожных обходов Москвы для вывода транзитного грузового движения;

- развитие контейнерных технологий перевозки грузов, создание сети контейнерных терминалов и транспортно-распределительных центров, обеспечивающих снабжение Московского региона грузами и формирование сетевых грузопотоков;

- организация железнодорожного сообщения между аэропортами Московского авиаузла и железнодорожными вокзалами Москвы;

- организация пассажирского движения по Малому кольцу Московской железной дороги с организацией пересадочных пунктов на радиальные железнодорожные линии и станции метрополитена.

В период 2016-2030 г.г. предусматривается:

- строительство вторых путей протяженностью 3055,6 км;

- обходы Иркутского, Пермского, Новосибирского железнодорожных узлов;

- формирование глубокого обхода Московского узла (третье кольцо);

- северный обход Свердловского узла;
- электрификация участков протяженностью 3580 км (в т.ч. Кандры – Инза, Ульяновск – Сызрань, Сонково-Дно-Печоры-Псковские, Оредеж и другие);
- оборудование участков автоблокировкой протяженностью 3128 км.

Предусмотрены следующие мероприятия до 2030 года по модернизации железнодорожной инфраструктуры:

- усиление и реконструкция железнодорожных линий и участков;
- ликвидация ограничений пропускной способности участков сети, вызванных дефектностью больших искусственных сооружений, путем их реконструкции и строительства новых;
- замена и модернизация оборудования хозяйства электроснабжения на 50,9 тыс. км развернутой длины контактной сети, на 40,7 тыс. км основных направлений, в том числе:
 - модернизация и реконструкция 763 тяговых подстанций
 - модернизация автоблокировки протяженностью 1171,4 км
 - оборудование 11515 км двухпутных и многопутных перегонов на основных направлениях постоянно действующими устройствами для организации движения по «неправильному» пути по сигналам локомотивного светофора;
 - модернизация и увеличение пропускной способности цифровой технологической сети связи на полигоне 12600 км;
 - пополнение и обновление материалов и конструкций для технического прикрытия объектов железнодорожного транспорта, восстановление железнодорожной инфраструктуры в Чеченской Республике;
 - организация интермодального сообщения Аэропорт – Минеральные воды – Кисловодск, с реконструкцией железнодорожных линий;
 - модернизация участка Уссурийск – Гродеково с укладкой 48 км вторых путей на лимитирующем перегоне.

Для обеспечения перевозок в направлении Улан-Баторской железной дороги предусмотрена модернизация участка Улан-Удэ – Наушки.

2. Для безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями и нагрузками необходимо до 2030 года выполнить реконструкцию и строительство новых искусственных сооружений.

Необходимо усилить земляное полотно на участках, где планируется организация грузового движения с увеличенными осевыми нагрузками до 30 тс/ось.

До 2015 года необходимо выполнить реконструкцию и строительство дополнительных искусственных сооружений, в том числе:

- реконструировать тоннель под рекой Амур у г. Хабаровск;
- строительство второго мостового перехода через реку Обь на участке Рямы – Камень-на-Оби, на участке Саянская – Кошурниково провести реконструкцию трех тоннелей: Первого Джебского, Крольского и Манского;
- провести реконструкцию Кипарисовского, Облучьинского, Владивостокского, Лагар-Аульского тоннелей на Транссибе;
- выполнить реконструкцию мостов через реки Зeya, Бурея и моста на 125 км участка Угловая – Находка;
- провести реконструкцию Большого и Малого Новороссийских тоннелей;
- выполнить реконструкцию тоннелей на участках Кривенковская – Белореченская и Туапсе – Адлер;
- выполнить реконструкцию мостов через реку Волга на участке Аксарайская – Астрахань, через реку Кама в Пермском узле;
- на перегоне Мягренька – Кемь направления Санкт-Петербург - Мурманск построить второй мостовой переход через реку Шуую;

- на Бугульминском ходу провести реконструкцию мостового перехода через р. Волга на участке Ульяновск Центральный - Акбаш, а также моста на участке Сызрань – Безенчук в связи с большой загрузкой Кропачевского хода;

- осуществить реконструкцию мостового перехода через реку Тура на участке Егоршино – Тавда;

- провести реконструкцию мостов через реку Ока на участке Жилево – Ожерелье, через реку Дон на участке Лиски – Россошь и моста на участке Лев Толстой – Елец.

В 2016 – 2030 годах необходимо выполнить реконструкцию и строительство дополнительных искусственных сооружений, в том числе:

- строительство вторых мостовых переходов через реку Волга на участках Ульяновск – Дмитровград, Анисовка - Саратов и третьего мостового перехода на участке Кинель – Сызрань;

- для повышения пропускной способности грузообразующей линии Тобольск – Сургут строительство вторых мостовых переходов через реки Обь, Большой Салым, Демьянка;

- строительство второго мостового перехода у г. Благовещенска на участке Белогорск – Благовещенск.

3. Для создания условий для эффективного проведения мероприятий по пограничному, таможенному и другим видам досмотра требуется выполнить значительный объем работ по обустройству пограничных переходов, включая строительство зданий и сооружений, путевое развитие, оборудование освещением, ограждением, и т.д.

Кроме того, необходимо создать резервы пропускной способности железнодорожных пунктов пропуска для обеспечения устойчивой работы железнодорожного транспорта в условиях колебаний грузопотоков по направлениям сети, которые могут быть вызваны конъюнктурными изменениями мировых товарных рынков.

Реализовать указанные мероприятия возможно только на основе комплексного программного подхода к обустройству государственной границы, с учетом использования как бюджетных, так и внебюджетных источников.

Решение задачи повышения эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов в период до 2030 года должно осуществляться в рамках разработки и реализации Федеральной целевой программы «Государственная граница Российской Федерации (2003 – 2010 годы)» на соответствующие периоды.

В рамках международной деятельности ОАО «РЖД» предполагается реализация следующих крупных проектов:

- организация прямого железнодорожного сообщения Москва – Братислава – Вена с использованием колеи шириной 1520 мм и созданием логистико-провайдерского центра в районе Вены;

- создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока – для обеспечения торговли России с Японией, Республикой Корея и другими странами АТР, а также евроазиатских связей;

- реконструкция участка северокорейской железной дороги Хасан-Раджин (колея 1520 мм) с выходом на Транссиб и создание контейнерного терминала в г. Раджин (КНДР).

3. К 2030 году необходимо построить 20730 км новых железнодорожных линий:

- стратегические (ориентировочная протяженность – 4112 км);

- социально-значимые (ориентировочная протяженность – 1262 км);

- грузообразующие (ориентировочная протяженность – 4660 км);

- технологические (ориентировочная протяженность – 9168 км);

- высокоскоростные (ориентировочная протяженность – 1528 км).

Высшими приоритетами обладают реконструкция действующих и строительство технологических линий, обеспечивающих растущие потребности экономики в перевозках и не допускающих инфраструктурные ограничения экономического развития Российской Федерации и регионов.

Приоритет в очередности строительства грузообразующих линий определяется

сроками промышленного освоения новых месторождений полезных ископаемых и развития промышленных зон.

Приоритетность строительства социально-значимых и высокоскоростных линий определяется необходимостью выравнивания уровня развития регионов страны, дифференцированной динамикой транспортной подвижности населения в различных регионах страны и интенсивностью межрегиональных транспортных связей.

Приоритеты строительства стратегических линий определяются государством исходя из геополитических и геоэкономических интересов страны.

Кроме того, в зависимости от динамики регионального развития, может возникнуть необходимость строительства дополнительно ряда социально-значимых и технологических железнодорожных линий.

Общая протяженность скоростного полигона железных дорог России к 2030 году может составить более 10 тыс. км.

К приоритетным направлениям организации скоростным движения до 2015 года отнесены: Москва – Санкт-Петербург с максимальной скоростью на первом этапе 200 км/ч и в дальнейшем до 250 км/час, Санкт-Петербург – Бусловская с максимальной скоростью на первом этапе 160 км/ч и в дальнейшем до 200 км/час, Москва – Нижний Новгород с максимальной скоростью 160 км/час.

Кроме того, на перспективу после 2015 года предусмотрены следующие направления организации скоростного движения со скоростями движения 140-160 км/час: Москва – Смоленск – Красное, Москва – Курск, Москва – Калуга – Брянск (Суземка), Москва – Ярославль, Москва – Рязань – Мичуринск – Саратов, Ростов – Краснодар, Ростов – Минеральные Воды, Краснодар – Минеральные Воды, Новосибирск – Омск, Новосибирск – Томск, Новосибирск – Кемерово, Новосибирск – Барнаул, Новосибирск – Новокузнецк, Екатеринбург – Челябинск, Самара – Саранск, Самара – Пенза, Самара – Саратов, Саратов – Волгоград, Усурийск – Владивосток, Владивосток – Хабаровск.

Одним из наиболее приоритетных направлений организации скоростного движения пассажирских поездов является направление Центр – Юг (Москва – Адлер). Для организации скоростного движения на данном направлении потребуется модернизировать инфраструктуру существующих железнодорожных линий с обеспечением скоростей движения 160-200 км/ч, а также строительство соединительных линий с Воронежским ходом (участок Прохоровка – Журавка), участка Журавка – Чертково и обхода Ростовского железнодорожного узла с сооружением моста через реку Дон.

Для обеспечения растущих потребностей населения в перевозках предусматривается строительство социально-значимых линий, общей протяженностью более 1,2 тыс. км. В Южном Федеральном округе планируется строительство новой линии Волгоград – Элиста, в Уральском округе линии Ханты-Мансийск – Салым, Сибирском округе линии Бийск – Горно-Алтайск, Дальневосточном – Тыгда – Зея и Селихин – Ныш.

Предусматривается выполнение мероприятий по развитию вокзалов, инфраструктуры пассажирских комплексов, пассажирских и, особенно, пассажирских технических станций, обеспечивающих качественную подготовку составов в рейс, безопасность пассажирских перевозок, уровень комфорта и сервиса. Эти работы должны выполняться в рамках разработки генеральных схем развития пассажирских комплексов крупных узлов.

Для обеспечения растущего спроса на пассажирские перевозки в дальнем следовании в южный регион страны, предполагается поэтапное приведение инфраструктуры основных пассажиронапряженных направлений сети железных дорог России для организации регулярного обращения пассажирских поездов длиной до 22 – 24 вагонов.

К первоочередным направлениям курсирования пассажирских двухэтажных вагонов относятся: Санкт-Петербург – Москва, Санкт-Петербург – Вологда – Киров – Свердловск, Москва – Нижний Новгород, Москва – Казань, Москва – Рязань – Самара, Москва – Тамбов – Саратов, Москва – Воронеж – Ростов – Адлер (Анапа/Новороссийск), Ростов – Кисловодск.

В автодорожном хозяйстве.

Задачами развития сети автомобильных дорог являются:

- создание системы автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь по направлениям международных транспортных коридоров;
- строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения пропускной способности дорожной сети с учетом прогнозируемой интенсивности движения транспортных потоков;
- развитие автомобильных дорог федерального значения на подходах к международным автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации, к морским и речным портам, аэропортам, крупным транспортным узлам;
- устранение «узких мест» на сети автомобильных дорог федерального значения за счет проведения реконструкции искусственных сооружений, строительства развязок в разных уровнях, ликвидации грунтовых разрывов и переходного типа покрытия;
- включение в сеть автодорог федерального значения новых маршрутов с приемкой при необходимости в их состав автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения;
- создание дорожной сети для обеспечения развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке;
- развитие дорожной сети в крупных транспортных узлах;
- обустройство площадок для сервисного и ремонтного обслуживания автомобилей, стоянок и мест отдыха водителей.

Развитие сети автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, будет ориентировано на обеспечение свободного проезда по ним транспортных средств с осевой нагрузкой на ведущую ось 11,5 тонн и общей массой до 44 тонн, а на дорогах по маршрутам Москва – Санкт-Петербург – Выборг, Москва – Волгоград - Астрахань, Москва – Воронеж - Ростов-на-Дону – Новороссийск, Москва - Брянск - граница с Украиной и Москва – Смоленск – граница с Белоруссией - с осевой нагрузкой 13 тонн.

В период 2010 – 2015 гг. предусматривается:

- строительство и реконструкция около 8 тысяч км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в том числе на автодорогах, входящих в состав международных транспортных коридоров, - 3,5 тысяч км;
- строительство и реконструкцию 1,9 тыс. километров платных автомагистралей и скоростных дорог, в том числе скоростной автомагистрали Москва - Санкт-Петербург, Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области, автомобильной дороги М-4 «Дон» от МКАД до границы Воронежской области;
- строительство и реконструкция 190 км автомобильных дорог на подъездах к 32 автомобильным пунктам пропуска;
- проведение инженерных изысканий для обоснования поэтапного создания ряда новых международных и межрегиональных автодорожных маршрутов, в том числе:
 - Санкт-Петербург - Вологда - Казань - Оренбург и далее через Казахстан на Западный Китай;
 - Москва - Саранск - Ульяновск - Екатеринбург;
 - Пермь - Ивдель - Ханты-Мансийск - Томск (Северный широтный коридор).
- строительство и реконструкция 10 тысяч км региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета;
- обеспечение подъездами с твердым покрытием 2,3 тысячи сельских населенных пунктов (все поселения, имеющие численность постоянного населения более 125 человек и имеющие транспортный разрыв от сети автомобильных дорог общего пользования по кратчайшему расстоянию не более 5 км);
- решение первоочередных транспортных проблем Московского, Санкт-Петербургского и

Сочинского транспортных узлов.

Формирование перспективной дорожной сети России в 2016 – 2030 гг. предусматривает включение в сеть дорог федерального значения:

1) новых направлений автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, обеспечивающих не только межрегиональные связи, но и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему России:

- «Центр – Урал»: Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург;
- «Европа – Западный Китай»: Санкт-Петербург – Вологда – Йошкар-Ола – Казань – Оренбург – граница Казахстана;
- «Северо-Запад – Сибирь»: Санкт-Петербург – Котлас – Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск;
- «Северо-Восток – Полярный Урал»: Сыктывкар – Воркута с подъездом к Нарьян-Мару;
- «Урал Промышленный – Урал Полярный»: Тюмень – Салехард;

2) автомобильных дорог, соединяющих между собой административные центры субъектов Российской Федерации по кратчайшему расстоянию, такие как: Сыктывкар – Архангельск – граница Финляндии, Казань – Пермь, Абакан – Горно-Алтайск – Барнаул, Псков – Смоленск и др.;

3) региональных автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров и обеспечивающих подъезд к автомобильным пунктам пропуска: «Мамоново-2», «Убылинка», «Крупец», «Озинки», «Караозек» и др.;

4) автомобильных дорог, обеспечивающих автотранспортные связи субъектов, расположенных на северо-востоке страны, с дорожной сетью России: Хабаровск – Николаевск-на-Амуре с подъездом к Комсомольску-на-Амуре, Южно-Сахалинск – Тымовское – Оха – порт Москальво;

5) автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд от федеральной сети России к морским портам: Оля, Ванино, Восточный и др.;

6) автомобильных дорог, обеспечивающих разгрузку крупных транспортных узлов (например, создание направлений, соединяющих административные центры соседних со столицей субъектов РФ, минуя Москву, таких как: Калуга – Тверь – Владимир – Рязань – Тула, что позволит существенно разгрузить Московский транспортный узел).

Предусматривается модернизация существующих и строительство новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения: «Колыма», «Лена», «Виллой», Салехард – Новый Уренгой – Сургут, что будет содействовать обеспечению Северного завоза и улучшению социально-экономической ситуации в регионе.

Планируется комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах России: Нижнем Новгороде, Казани, Екатеринбурге, Перми, Ростове, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке и др.

За период 2016–2030 годы предусматривается построить и реконструировать более 7 тыс. км автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог:

- строительство скоростной автомагистрали Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск;
- реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" на участке Санкт-Петербург – Выборг – граница Финляндии с организацией платного проезда;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница Украины;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва – Смоленск – граница Республики Беларусь;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва – Нижний Новгород – Казань – Челябинск – граница Казахстана с ответвлением Челябинск – Екатеринбург;

- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва – Ярославль – Вологда;

- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Санкт-Петербург – Псков - граница Республики Беларусь (АПП «Лобок») и др.

Реализация мероприятий по развитию дорожного хозяйства на период 2010 – 2030 гг. позволит достичь следующих результатов:

1) плотность дорожной сети общего пользования увеличится:

- с 5,1 км/ 1000 жит. в 2007 г. до 10,0 км/ 1000 чел. в 2030 г.;

- с 42,6 км/ 1000 км² в 2007 г. до 79 км/ 1000 км² в 2030 г.;

2) удельный вес протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, повысится с 37,5% в 2007 г. до 80% в 2030 г.;

4) доля протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения увеличится с 47,8% в 2007 г. до 80% к 2030 г.;

5) протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, возрастет с 12,8 тыс. км в 2007 году до 14,2 тыс. км в 2030 году (с 27,3% до 15% от общей протяженности автомобильных дорог федерального значения);

6) около 20 тыс. перспективных сельских населенных пунктов будут обеспечены постоянной круглогодичной связью с сетью автодорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием к 2030 г.;

7) конфигурация сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения будет преобразована из радиальной в сетевую, что создаст дополнительные резервы пропускной способности.

На автомобильном транспорте

Развитие инфраструктуры для пассажирских перевозок, включая создание высокоскоростных сообщений. Размещение и обустройство объектов инфраструктуры пассажирского транспорта общего пользования (конечные и промежуточные остановочные пункты, автостанции, автовокзалы, пересадочные узлы, выделенные полосы и улицы для движения маршрутного транспорта, и другие) должно иметь преимущества при решении вопросов землепользования.

С целью снижения времени транспортного сообщения, в 10 городах России будет осуществлена разработка и реализация пилотных проектов по разделению транспортных потоков и автобусного транспорта в пространстве за счет выделения специальных полос и улиц для движения маршрутного пассажирского транспорта, а также по разделению этих потоков во времени за счет использования методов регулирования движения, обеспечивающих предоставление приоритета для движения транспорта общего пользования.

До 2030 года планируется развитие выделенной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования, в т.ч. разработка совершенно новых для России проектов строительства маршрутных автобусных трасс.

Реализация основных проектов строительства новых пересадочных узлов автомобильного транспорта, интегрированных в транспортные коммуникации других видов транспорта (железнодорожного, воздушного, водного), получит развитие к 2020 г. К этому периоду предполагается строительство до 60 новых автовокзалов и до 900 автостанций. В рамках развития частных инвестиционных проектов произойдет расширение сети специализированных сервисных центров.

На воздушном транспорте.

Увеличение количества действующих аэропортов. К 2020 году их число вырастет до 357 при том, что в 2010 году удастся переломить тенденцию сокращения аэродромной сети

на уровне не менее 315 действующих аэродромов в результате активной инвестиционной политики. К 2030 году аэродромная сеть должна включать более 500 аэропортов, в основном, в результате развития региональной авиатранспортной инфраструктуры.

Особое место в модернизации и развитии наземной инфраструктуры воздушного транспорта будет занимать национальная опорная сеть аэродромов, состоящая из аэродромов международных и внутрироссийских узловых аэропортов и узловых аэропортов, обеспечивающих связность сети, стратегическое единство и безопасность авиационных связей. Предусматривается формирование трехуровневой сети аэродромов по видам обслуживаемых линий, включающей аэродромы федерального, регионального и местного значения.

Организация воздушных перевозок на базе узловых аэропортов, обеспечивающих концентрацию и распределение пассажиро- и грузопотоков, позволит оптимизировать маршрутную сеть, повысить эффективность перевозок, осуществить специализацию аэропортов. Неотъемлемой частью узловой схемы обслуживания авиаперевозок являются региональные и местные аэропорты.

Предусматривается развитие социально-значимых аэродромов (аэропортов), значительная часть которых находится в Северных регионах и на Дальнем Востоке Российской Федерации.

В период до 2015 г предусматривается:

- развитие наземной инфраструктуры аэропортов, входящих в национальную опорную аэропортовую сеть:

- строительство и реконструкция объектов в крупных международных узловых аэропортах: аэропорты Московского авиационного узла (Домодедово, Внуково, Шереметьево), Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск, Красноярск, Самара, Санкт-Петербург, Калининград и др.;
- строительство и реконструкция объектов в других аэропортах: Волгоград, Омск, Благовещенск, Нижний Новгород, Уфа, Пермь, Челябинск, Сочи, Анапа, Минеральные Воды, Астрахань, Пенза, Саратов, Нижневартовск, Барнаул, Магнитогорск, Кемерово, Новокузнецк, Братск, Воронеж, Воркута, Быково, Ханты-Мансийск и др.;
- оборудование аэродромов в соответствии с требованиями I, II и III категории ИКАО;
- создание инфраструктуры для деловой авиации;
- создание 12 укрупненных центров организации воздушного движения (Московского, Санкт-Петербургского, Ростовского, Самарского, Екатеринбургского, Тюменского, Новосибирского, Красноярского, Иркутского, Якутского, Хабаровского, Магаданского) и модернизация Калининградского укрупненного центра организации воздушного движения;
- модернизация системы организации воздушного движения, развитие метеорологического обеспечения аэронавигации, развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

В период 2016 – 2030 гг. предусматривается развитие инфраструктуры аэропортов, не вошедших в состав опорной сети, и поддержание в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети. Это позволит увеличить долю населения, проживающего в зоне транспортной доступности до 100 км от ближайшего аэропорта.

Предусматривается дальнейшее развитие инфраструктуры аэронавигационной системы России путем строительства новых и реконструкции действующих объектов.

Важной задачей является обеспечение сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта - наземной авиатранспортной инфраструктуры, системы топливообеспечения полетов гражданской авиации, инфраструктуры технического обслуживания и ремонта воздушных судов, аэронавигационного обслуживания и метеорологического обеспечения полетов воздушных судов, системы авиационно-космического спасания, медицинского обеспечения полетов и неавиационного бизнеса в аэропортах.

Необходимо осуществление системных мер по адаптации аэропортов в регионах Севера, Сибири и дальнего Востока страны для эксплуатации современных воздушных судов для региональных перевозок при низких температурах, укомплектованию ассортиментов авиаГСМ, созданию централизованных систем заправки воздушных судов и оснащению технологическим оборудованием для обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями, обеспечивающими необходимую безопасность и регулярность полетов.

На морском транспорте.

Развитие России по инновационному пути развития обусловит увеличение объемов перевалки грузов в отечественных морских портах, что потребует адекватного развития их мощностей с учетом создания экономически обоснованных резервов.

В период до 2015 года на морском транспорте предусматривается:

- на Северном бассейне - реконструкция подходного канала порта Архангельск, развитие порта Мурманск, строительство морского порта в г. Беломорске;
- на Балтийском бассейне - развитие объектов инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности в портах Санкт-Петербург, Высоцк, Усть-Луга, Балтийск, развитие портов Выборг и Калининград, строительство новых перегрузочных комплексов в портах бассейна, в том числе для обеспечения работы Балтийской трубопроводной системы, создание современного международного пассажирского комплекса в морском порту Санкт - Петербурга;
- на Азово-Черноморском бассейне - развитие портов Новороссийск, Таганрог, Кавказ, Темрюк, Азов, Ростов-на-Дону, строительство нового порта Тамань, создание современного международного пассажирского комплекса в морском порту Сочи;
- на Каспийском бассейне – достройка объектов инфраструктуры порта Оля, развитие портов Махачкала и Астрахань;
- на Дальневосточном бассейне - развитие портов Ванино, Петропавловска-Камчатского, Находки, Магадана, Холмска, Анадыря, портопунктов Камчатского края и Сахалинской области, строительство порта в районе поселка Набиль и терминалов обеспечивающих работу трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан.

Предусматривается реконструкция и строительство терминалов обеспечивающих работу Северного морского пути.

В период 2016 – 2030 годов продолжится развитие морских портов всех морских бассейнов страны. Новые перегрузочные комплексы будут строиться, прежде всего, на Севере и Дальнем Востоке страны в связи с освоением месторождений углеводородов, в том числе на континентальном шельфе, и их экспортом в зарубежные страны.

Для повышения эффективности работы и повышения пропускной способности морских портов предусматривается увязка их развития с созданием логистической системы, включающей как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах страны, включая «сухие порты».

Социально-экономическое развитие регионов Севера и Дальнего Востока страны требует проведения мер по усилению инфраструктуры Северного морского пути.

На внутреннем водном транспорте.

Реконструкция речных портов и реформирование портовой деятельности:

- улучшение технического состояния причальных сооружений в портах, оборудование причальных и береговых сооружений в городах, местах «зеленых» стоянок на туристических маршрутах;
- 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;

- создание в речных портах (Москве, Ярославле, Нижнем Новгороде, Самаре, Тольятти, Волгограде, Новосибирске, Омске, Красноярске, Осетрово и др.), обслуживающих международные транспортные коридоры и работающих с внешнеторговыми грузами, контейнерных терминалов и логистических центров;

- капитальный ремонт и развитие припортовых железнодорожных и автомобильных подъездных путей.

Развитие системы внутренних водных путей России:

- ликвидация лимитирующих участков пропускной способности внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;

- развитие водно-транспортного соединения Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов;

- комплексная реконструкция внутренних водных путей и гидротехнических сооружений Обь-Иртышского, Енисейского, Ленского и Амурского бассейнов;

- 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.

На промышленном транспорте.

Модернизация путей необщего пользования для обеспечения обработки перспективных типов подвижного состава федерального железнодорожного транспорта с увеличенными грузоподъемностью и нагрузками на ось.

Совершенствование технология вывоза горной массы из глубоких карьеров.

5.2. Совершенствование рынка транспортных услуг, обеспечение их доступности, объема и качества

В данном разделе описываются задачи транспортной стратегии в рамках цели 2 «Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны», а также цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами».

Общим для этих целей является необходимость повышения качества транспортного обслуживания, развития конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг, тарифного регулирования, антимонопольного регулирования, а также соответствующего развития техники и технологий в области транспорта.

Развитие такого рынка требует, прежде всего, формирования новых транспортных услуг, отвечающих требованиям качества. Для этого необходимо определить параметры и стандарты качества транспортных услуг и обеспечить стимулирование выполнения таких стандартов на транспорте. Это потребует от участников рынка создания или адаптации высокоэффективных технологий работы, отвечающих стандартам качества, создания на транспортных предприятиях систем управления качеством. Участие государства в этом процессе потребует отработки соответствующих необходимых элементов нормативной базы и методов государственного регулирования.

Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг потребует

создания условий превышения уровня предложения высококачественных транспортных услуг над спросом, а также обеспечение публичности и информационной открытости рынка по ценам и качеству услуг. Это обеспечит возможность свободного выбора транспортных услуг потребителями, заставит работать механизм «цена-качество», сделает цену и качество предметом конкуренции. Этот механизм обеспечит постоянное повышение производительности транспортных компаний, что в свою очередь будет способствовать их самокупаемости. Механизм «цена-качество» стимулирует исследование участниками рынка спроса на различные категории услуг и анализ уровня конкурентов, повышение качества предоставляемых транспортных услуг, нахождение оптимального баланса между их ценой и качеством. Все это создаст условия дальнейшего повышения эффективности работы и роста конкурентоспособности национальных транспортных компаний и Российской транспортной системы в целом.

Государственная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривает административные и экономические методы.

Административные методы должны обеспечить регулирование деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств к профессиональной деятельности, а также экспедиторов, перевозчиков с использованием различных механизмов - лицензирование или декларирование (уведомление об обязательствах участника рынка).

Экономические методы формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики.

Экономические методы должны благоприятствовать созданию экспедиторско-перевозочных и транспортных фирм всех видов и уровней в области грузовых и пассажирских перевозок, которые могли бы обеспечить высокоэффективные конкурентоспособные транспортные услуги в области грузовых перевозок и высококачественные транспортные услуги в области пассажирских перевозок в соответствии с социальными транспортными стандартами. В частности, целесообразно рассмотреть механизм стимулирования создания достаточно крупных транспортных компаний, способных инвестировать в освоение высокоэффективных транспортных технологий и современные транспортные средства. Необходимо обеспечить косвенную государственную протекцию повышения конкурентоспособности национальных транспортных компаний.

Тарифная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг должна предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, участников рынка от демпинговых тарифов и обеспечения общества долгосрочным, полным, эффективным и надежным удовлетворением транспортных потребностей.

Инвестиционная политика формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг направляется на создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры и перевооружение компаний современным подвижным составом, техническими средствами и информационными системами, в том числе, на основе государственно-частного партнерства.

Разработка административных методов регулирования формирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг, а также механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики формирования рынка входит в научное обеспечение реализации Транспортной стратегии, а их окончательная отработка с учетом соответствующих изменений в законодательно-правовой и нормативной базе должна быть выполнена в процессе реализации экспериментальных проектов (раздел 6.3).

Совершенствование рыночных отношений на транспорте предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям.

На железнодорожном транспорте.

Продолжатся структурные преобразования в сфере железнодорожного транспорта.

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта Российской Федерации предусматривается реализация мероприятий, направленных на существенные структурные изменения рынка транспортных услуг железнодорожного транспорта, нормативных правовых основ его функционирования. Этот этап является инвестиционной и инновационной стадией преобразований в сфере железнодорожного транспорта.

На третьем этапе реформы в период до 2010 года должны быть достигнуты: целевое состояние рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы; целевое состояние открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на третьем этапе структурной реформы и определены модель и сроки реформирования пассажирских перевозок в дальнейшем следовании, а также целевое состояние будущего открытого акционерного общества «Федеральная пассажирская компания».

При этом основными принципами формирования рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы являются следующие:

сохранение сетевого перевозчика как единого хозяйствующего субъекта, оказывающего услуги инфраструктуры и услуги по перевозке;

наличие на рынке железнодорожных перевозок локальных перевозчиков, осуществляющих на условиях публичного договора перевозки в отдельных сегментах рынка железнодорожных перевозок;

выделение услуг по предоставлению вагонов и контейнеров для осуществления железнодорожной перевозки из комплексной услуги железнодорожной перевозки, при сохранении услуг по предоставлению локомотивов в составе данной комплексной услуги;

обеспечение организации железнодорожных перевозок с участием двух и более железнодорожных инфраструктур и перевозчиков;

формирование института владельцев железнодорожного подвижного состава (локомотивов, вагонов, контейнеров и др.) и определение требований, предъявляемых к ним, а также правовых основ их взаимодействия с владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта, перевозчиками, пользователями услуг железнодорожного транспорта;

формирование конкурентного рынка услуг пассажирских и грузовых терминалов;

формирование конкурентного рынка транспортно-экспедиторских услуг; возможность осуществления хозяйствующими субъектами отдельных работ и услуг по просьбам владельцев инфраструктуры, перевозчиков, владельцев грузовых и пассажирских терминалов.

В сфере пассажирских перевозок в дальнейшем следовании принято решение о прекращении их перекрестного субсидирования за счет грузовых и постепенном привлечении для этих целей с 2007 года средств федерального бюджета.

Продолжением реализации государственной политики в области социально-значимых пассажирских железнодорожных перевозок должно стать законодательное обеспечение компенсации потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки. При этом должно быть обеспечено формирование соответствующего механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении.

На воздушном транспорте.

Основные направления совершенствования рыночных отношений на воздушном транспорте:

- сокращение монопольных сфер деятельности с постепенным замещением прямого регулирования на рыночные методы регулирования и контроля;

- привлечение организаций операторов, пользователей и их объединений к формированию требований и условий доступа к оказанию услуг;

- исключение ограничения органами государственного управления доступа операторов на рынок при обеспечении ими установленных требований;

Основными направлениями совершенствования регулирования естественных монополий являются:

- завершение разграничения рынка авиатранспортных услуг на сегменты перевозочных и аэропортовых услуг, имеющих различные характеристики и стратегии развития конкуренции;

- совершенствование методик и порядка установления норм и условий установления границ естественной монополии аэропортовой деятельности в рамках опорной сети аэропортов (аэродромов) исходя из обеспечения устойчивого функционирования воздушного транспорта Российской Федерации;

- совершенствование методик реального контроля рыночной концентрации и оценки фактического уровня конкуренции на рынке аэропортовых услуг;

- обоснованное условиями естественных монополий ограничение конкуренции аэропортовой деятельности с расширением дифференциации по субъектам регулирования аэропортовой сборов;

- формирование процедур регулирования, позволяющих формировать требования и условия доступа к оказанию аэропортовых услуг с привлечением организаций операторов, пользователей и их объединений;

- регулирование взаимодействия аэропортов и системы организации воздушного движения;

- развитие конкуренции в потенциально конкурентных сферах аэропортовой деятельности: топливозаправке, техобслуживании воздушных судов, обработке багажа, грузов и почты и т.д.;

- регулирование деятельности топливозаправочных компаний всех аэропортов для предотвращения дискриминации в обслуживании авиакомпаний и других владельцев топлива, а также обеспечения прозрачности формирования цен на авиатопливо и их снижение путем организации закупок через аукционы с количеством поставщиков не менее трех.

В целом совершенствование тарифного регулирования естественных монополий должно осуществляться по следующим основным направлениям:

- расширение применения в качестве основного метода регулирования предельного уровня цены («price caps»);

- прогнозирование изменения тарифов на услуги естественных монополий на максимально возможный период с разбивкой по годам;

- внедрение в практику регулирования метода «benchmarking» (сравнение с показателями наиболее эффективного хозяйствующего субъекта в данном виде деятельности);

- замена принципа общехозяйственного учета на управленческий учёт;

- совершенствование методов раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности;

- утверждение единых стандартов и процедур раскрытия регулируемыми инфраструктурными организациями субъектов естественных монополий, оказывающими услуги общезначимого значения, информации о финансово-хозяйственной деятельности;

- формирование системы стандартов качества предоставляемых услуг и системы контроля качества;

- стимулирование применения регулируемыми организациями методов бюджетирования;

- введение для субъектов естественных монополий экономически эффективных и прозрачных процедур закупок;
- широкомасштабное применение в практике регулирования современных информационно-коммуникационных технологий.

5.2.1. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны

Задачами транспортной стратегии по реализации цели 2 «Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны» являются:

2.1. Разработка модели рынка транспортных услуг для потребностей всех секторов экономики (параметры качества транспортных услуг, рамочная структура стандартов качества транспортных услуг для различных категорий грузов и секторов экономики, требования к нормативно-правовой базе рынка транспортных услуг, технологические модели обеспечения качества транспортных услуг).

2.2. Мотивация структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг. Создание национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями. Совершенствование процедур допуска к осуществлению грузовых перевозок.

2.3. Достижение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки «от двери до двери» до уровня лучших мировых достижений. (Снижение за счет этого издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе).

2.4. Снижение времени обработки партий грузов в терминальной сети, в том числе в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу до уровня мировых достижений.

2.5. Мотивирование использования инновационных логистических товаро-транспортных технологий, развитие технологий перевозок грузов (в том числе, с использованием логистических парков).

2.6. Развитие транспортно-экспедиционного обслуживания и системы операторов перевозок.

2.7. Развитие системы сопутствующих услуг.

2.8. Расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса.

2.9. Мотивация развития парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации стратегии.

2.10. Разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаро-транспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы.

2.11. Использование современных инфотелекоммуникационных технологий для обеспечения качества транспортных услуг.

Решение названных задач предусматривается в нескольких основных областях.

Необходимо повысить уровень взаимодействия всех видов транспорта при

осуществлении перевозок в мультимодальном сообщении, для чего должны быть созданы органы по координации работы всех видов транспорта и обеспечению их рационального взаимодействия в крупных транспортных узлах, а также принят Федеральный закон о смешанных (комбинированных) перевозках грузов.

Необходимо внедрение во всех субъектах Российской Федерации целевых мероприятий по созданию сети транспортно-логистических центров для оказания транспортно-экспедиторских услуг. Создание развитой сети продаж грузовых перевозок.

Увеличение удельного веса услуг по комплексному транспортно-логистическому обслуживанию (включая дистрибуцию товаров, а также широкий набор сопутствующих услуг) в суммарном объеме транспортно-логистических услуг в России.

На железнодорожном транспорте.

Предусматривается повышение качества транспортного обслуживания.

Скорость доставки грузовых отправок увеличится до 350 км/сут., или на 23%, в том числе контейнеров – до 1000 км/сут., или в 3,5 раза, контейнеров в транзитном сообщении – до 1200 км/сут., или в 2 раза, маршрутных отправок – до 420 км/сут., или на 29%.

Доля отправок, доставленных в нормативный (договорный) срок возрастет до 97%.

По мере строительства новых железных дорог общего и необщего пользования необходимо сформировать систему регулирования тарифов на их услуги, усовершенствовать систему взаимодействия между собственниками смежных инфраструктур общего и необщего пользования.

На автомобильном транспорте.

В области повышения качества транспортного обслуживания предусматривается ускорение товародвижения при перевозках и хранении готовой продукции, для чего необходимы:

- разработка, утверждение и введение в действие новых Правил перевозки грузов автомобильным транспортом;

- разработка и внедрение комплексных проектов организации перевозок грузов на междугородных маршрутах по наиболее грузонапряженным направлениям, с учетом обеспечения времени движения грузовых автотранспортных средств на этих маршрутах не менее 20 часов в сутки.

Развитие рациональных систем перевозок грузов в крупных транспортных узлах для сокращения порожних пробегов, уменьшения времени простоя автомобилей в погрузочно-разгрузочных пунктах, повышения коэффициента использования грузоподъемности автомобилей. К 2030 году эти перевозки должны составить до 40% внутриузловых перевозок автомобильным транспортом.

Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает обеспечение приоритетного развития автомобильного транспорта общего пользования, располагающего современной производственно-технической базой и оптимальной структурой парка автотранспортных средств, с учетом увеличения его доли в выполняемых перевозках.

Повышение доли коммерческих перевозок грузов в общем объеме перевозок автомобильным транспортом к 2030 году в 2 раза, или до 60%.

В области тарифного регулирования в целях повышения доступности автотранспортных услуг для потребителей грузового автомобильного транспорта необходимо:

- обеспечение недопущения кратковременной реализации автотранспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ (демпинга);

- совершенствование механизмов финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

На морском транспорте.

Для развития конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг необходимо увеличить пропускную способность российских морских портов и провозную способность морского транспортного флота, что позволит удовлетворить прогнозируемый количественный и качественный спрос на услуги по перевалке российских экспортно-импортных грузов и международных транзитных грузов в российских морских портах, повысить потенциал внешней торговли, существенно увеличить объемы экспорта транспортных услуг.

Полный переход в тарифном регулировании естественных монополий на морском транспорте от модели «издержки - плюс» (полное возмещение всех понесенных обоснованных затрат плюс обеспечение рентабельности) к модели определения предельного уровня цены («price caps») на длительный период.

Постепенный отказ от регулирования тарифов на погрузочно-разгрузочные работы в связи с развитием конкуренции на рынках.

На внутреннем водном транспорте.

В области повышения качества транспортного обслуживания предусматривается внедрение и развитие транспортно-технологических систем, приспособленных для интермодальных перевозок (судов-контейнеровозов, ролкерных судов, универсальных барже-буксирных составов), что позволит повысить сохранность грузов, увеличить скорость доставки, снизить затраты.

Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает 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.

В области тарифного регулирования предусматривается дальнейшая дифференциация тарифов для приближения базового тарифа к объективным затратам. В этой части главным является:

- снижение тарифов на перевозки массовых грузов маршрутными технологиями;
- развитие разделов тарифов, определяющих экономику прогрессивных технологий перевозок (интермодальных и мультимодальных);
- решение вопросов региональной (территориальной) дифференциации.

5.2.2. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами

Задачами транспортной стратегии по реализации цели 3 «Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами» являются:

3.1. Обеспечение перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, включая ценовую доступность, в том числе в районах Крайнего Севера, в Калининградской области, на Дальнем Востоке и в Забайкалье. Разработка и реализация согласованных схем развития авиатранспортного и автотранспортного обеспечения перевозок по местным социальным маршрутам в удаленных регионах.

3.2. Разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения на всей территории страны. Обеспечение их реализации по прогрессивной шкале с учетом улучшения условий транспортного обслуживания населения.

3.3. Развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта.

3.4. Регулирование допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок.

3.5. Развитие парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем.

3.6. Развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

Решение названных задач предусматривается в нескольких основных направлениях.

На железнодорожном транспорте.

Предусматривается повышение качества транспортного обслуживания.

При росте пассажирооборота на 32,9%, будут существенно улучшены качественные показатели пассажирских перевозок. Участковая скорость пассажирских поездов в дальнем следовании возрастет на основных направлениях до 72 км/час, или на 18,6%.

Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения должно осуществляться по следующим основным направлениям.

Развитие пригородно-городских пассажирских сообщений с преобразованием участков железных дорог в скоростные и высокоскоростные системы для обеспечения комфортных условий поездки, сокращения затрат времени пассажира на поездку, разгрузки в крупных городах метрополитена и наземного пассажирского транспорта города в «пиковые» часы.

Для этого необходимо:

- увеличение размеров движения пригородных поездов на радиальных направлениях для снижения интервалов и снижение наполняемости вагонов электропоездов в «пиковые» часы;

- развитие внутригородских перевозок за счет интенсификации использования диаметральных направлений, увеличения в перспективе их количества;

- увеличение количества компактных пересадочных узлов;

- развитие межрегиональных перевозок поездами повышенной комфортности «Экспресс»;

- организация перевозок пассажиров по тактовому графику в связях мегаполисов с крупными областными центрами с использованием поездов типа «Спутник» (50-70 км);

- организация интермодальных перевозок пассажиров в связях с аэропортами специализированным подвижным составом.

Повышение доступности, качества и объема услуг железнодорожных вокзалов.

Важным направлением развития продаж услуг по перевозкам является совершенствование систем бронирования с использованием сети Интернет, а также внедрение систем безналичной оплаты билетов.

В целях повышения доступности транспортных услуг для населения необходимо дальнейшее совершенствование системы государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте.

На рынке пассажирских перевозок в пригородном сообщении по согласованию с органами государственной власти субъектов Российской Федерации могут оказываться услуги по свободным тарифам на коммерчески привлекательных направлениях пригородных перевозок, в том числе с повышенным уровнем сервиса.

На автомобильном транспорте.

Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает обеспечение приоритетного развития автомобильного транспорта общего пользования, располагающего современной производственно-технической базой и оптимальной структурой парка автотранспортных средств, с учетом увеличения его доли в выполняемых перевозках.

Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения будет

осуществляться по следующим основным направлениям.

Реализация единой транспортной политики государства в сфере планирования и управления на пассажирском автомобильном транспорте, направленной на устранение ограничений доступа населения к услугам пассажирского автомобильного транспорта.

Создание подъездов к населенным пунктам, обеспечивающих круглогодичное и независимое от погодных-климатических условий автобусное движение.

Совершенствование маршрутной сети пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и ее обустройства, направленное на обеспечение удобства для населения на основе внедрения стандартов качества.

Расширение географической доступности пассажирского транспорта на основе введения минимальных транспортных стандартов, в том числе для обслуживания лиц с ограниченными физическими возможностями и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в сельской местности.

В рамках минимальных социальных транспортных стандартов должна быть определена доступность населенных пунктов к автодорогам круглогодичного пользования, периодичность маршрутов общественного транспорта, подвижной состав и провозные возможности.

Новые инфраструктурные и технологические решения позволят снизить средние затраты времени пассажиров на поездки пассажирским автомобильным транспортом общего пользования к 2030 г. на 25-30%, относительно уровня 2007 г.

В области тарифного регулирования в целях повышения доступности транспортных услуг для населения необходимо:

- дальнейшее совершенствование системы регулирования тарифов на пассажирском автомобильном транспорте;

- совершенствование системы предоставления межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации на осуществление расходов по обеспечению равной доступности услуг автомобильного транспорта общего пользования населению, включая маломобильных граждан;

- определение и использование механизмов компенсации выпадающих доходов при регулировании тарифов (например, на основе социальных государственных контрактов по обеспечению перевозок на социально-значимых маршрутах).

На воздушном транспорте.

В области повышения качества транспортного обслуживания предполагается реализация следующих мер.

Стремление к достижению мирового уровня требований к качеству перевозочного процесса, включая осуществление сертификации российских авиакомпаний по стандартам программы IOSA, разработанной Международной ассоциацией воздушного транспорта IATA.

Повышение комфорта, частоты и регулярности полетов, расширение списка дополнительных услуг (питание, развлечения, услуги связи) и обеспечение привлекательной стоимости авиабилета за счет обновления парка воздушных судов и развития конкуренции между авиакомпаниями, создания авиационных альянсов (в т.ч. участия в международных) и низкобюджетных авиакомпаний, оснащения воздушных судов и аэродромов оборудованием, обеспечивающим возможность эксплуатации в сложных метеоусловиях, внедрения эффективной системы технического обслуживания и ремонта самолетов нового поколения, для которых характерны сокращенное время простоя при поиске и устранении неисправностей, внедрения современных, в т.ч. электронных технологий обслуживания пассажиров, сокращения продолжительности наземного трансфера пассажира в аэропорт за счет организации эффективной транспортной связи между аэропортами и населенными пунктами.

Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг будет осуществляться по следующим основным направлениям.

Основными направлениями развития конкуренции на рынке авиатранспортных услуг являются:

- устранение неоправданных административных и экономических барьеров для конкуренции операторов воздушного транспорта;
- коммерциализация услуг авиатранспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов;
- либерализация рынка и совершенствование механизмов сертификации, лицензирования и подтверждения соответствия авиапредприятий установленным требованиям допуска к деятельности в сфере воздушного транспорта, включая:
 - сокращение использования количественных квот и замену их качественными;
 - дифференциацию сертификационных требований к авиапредприятиям, эксплуатантам и организациям авиатопливообеспечения разного уровня;
 - постепенный переход к более «мягким» и более общим формам регулирования;
 - создание общегосударственной системы регулирования временных интервалов выполнения рейса в аэропорту (слотов).
 - введение процедур аккредитации производителей и поставщиков авиаГСМ и спецжидкостей, обеспечивающих безопасность и регулярность полетов, включая сертификацию авиаГСМ для целей эксплуатации авиатехники при низких и сверхнизких температурах окружающего воздуха.

Необходимо стимулирование структурных преобразований в отрасли в части консолидации бизнеса на коммерческом сегменте авиатранспортного рынка за счет ужесточения качественных требований к операторам.

Сохранение за российскими авиаперевозчиками исключительного права на выполнение внутренних авиационных перевозок в период до 2020 года. В период 2021-2030 годов может быть рассмотрен вопрос о предоставлении зарубежным авиакомпаниям на территории России больших коммерческих прав (степеней «свободы воздуха»).

Повышение доступности и качества услуг воздушного транспорта для потребителей будет достигнуто за счет:

- удовлетворения спроса на основе расширения спектра и географии авиатранспортных услуг, развития парка современных воздушных судов, приведения структуры предложения авиаперевозок и работ к структуре спроса на них;
- повышения безопасности функционирования воздушного транспорта, в том числе экологической, до мирового уровня;
- обеспечения доступности услуг воздушного транспорта для основной части населения и, в то же время, предложения авиауслуг, отвечающих потребностям различных категорий потребителей;
- расширения сфер рационального использования гражданской авиации, в том числе развитие авиации общего назначения, деловой авиации.

Повышение ценовой доступности авиаперевозок за счет:

- снижения себестоимости перевозок за счет развития конкуренции между авиакомпаниями, повышения интенсивности эксплуатации и оптимизации парка воздушных судов;
- сдерживания роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний за счет развития дополнительных доходов аэропортов от неавиационной деятельности;
- реализации гибкой тарифной политики в отношении различных категорий потребителей услуг и классов обслуживания, в т.ч. созданием «дешевых» авиакомпаний;

Приоритетом является развитие коммерческих авиационных перевозок и работ, которые должны обеспечить удовлетворение основного спроса на услуги воздушного транспорта.

В рамках данного сегмента рынка приоритеты государственной политики определяются, исходя из обеспечения условий для развития, в первую очередь, внутрироссийских авиационных перевозок и работ, в т.ч. социально значимых - местных авиалиний, не имеющих круглогодичной транспортной альтернативы, а также магистральных авиалиний, обеспечивающих транспортную целостность государства, таких, как авиалинии, связывающие с центром страны Калининградскую область, регионы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. По темпам роста этот сегмент рынка должен к 2020 году превзойти развитие сегмента международных перевозок российских авиакомпаний, выполняемых из (в) отечественных аэропортов.

В сфере регулирования авиационных тарифов решаются следующие задачи:

Ограничение предельных уровней тарифов для:

- обеспечения доступности услуг для большинства потенциальных потребителей;
- недопущения кратковременной реализации авиатранспортных и аэронавигационных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ (демпинга);
- недопущения долгосрочного применения заниженных цен, заведомо исключающих возможность качественного обслуживания и обеспечения требований безопасности воздушной перевозки или предоставления авиационных услуг.

Обеспечение ценовой прозрачности рынка (за счет расширения практики применения принципа «объявленного тарифа»).

Обеспечение в интересах пользователей авиатранспортных услуг разумной стабильности тарифов.

Поэтапное сокращение сферы ценового регулирования и расширение механизмов рыночного ценообразования.

Переход к осуществлению уведомительного (регистрационного) принципа установления тарифов на услуги операторов на конкурентных сегментах рынка.

Дальнейшая либерализация тарифного регулирования по мере расширения конкурентной среды и сокращения видов деятельности, относимых к естественным монополиям в сфере аэропортового бизнеса и аэронавигационного обслуживания, за счет:

- формирование ставок сборов и тарифов, реально отражающих затраты на содержание и интенсивность использования объектов аэропортов и системы организации воздушного движения;
- совершенствование системы контроля и финансового аудита авиапредприятий, осуществляющих аэропортовую деятельность, и организаций системы организации воздушного движения;
- обеспечение адекватного финансирования мероприятий по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности;
- повышение инвестиционной привлекательности аэропортов;

Тарифное регулирование в области социальных авиационных перевозок предусматривает:

- государственную поддержку субъектов транспортного рынка. Она допускается лишь в тех случаях, когда за счет рыночных механизмов не может быть обеспечен достаточный уровень предложения авиационных услуг или социально приемлемый уровень тарифов на них;
- государственную поддержку обслуживания льготных категорий пассажиров;
- государственную поддержку социальных авиационных перевозок, которая должна осуществляться путем субсидий, предоставляемых авиапредприятиям, обеспечивающим выполнение социальных авиационных перевозок;
- государственную поддержку социальных авиационных перевозок и работ, которая должна оказываться скоординированно за счет средств бюджетов всех уровней.

На морском транспорте.

Для повышения доступности услуг транспортного комплекса для населения требуется

обеспечить рост перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах, что позволит существенно повысить уровень транспортного обеспечения труднодоступных районов страны – Крайнего Севера и Дальнего Востока, в том числе с использованием Северного морского пути, транспортного сообщения с Калининградской областью, и таким образом обеспечить прогнозируемый спрос на социально-значимые пассажирские перевозки морским транспортом.

На внутреннем водном транспорте.

В области повышения качества транспортного обслуживания пассажиров предусматривается улучшение организации транспортного процесса, конструктивных особенностей и технического состояния используемых внутренних водных путей, судоходных гидротехнических сооружений и судов, повышение комфортности и уровня сервиса.

Предусматривается развитие перевозок деловых пассажиров за счет пополнения флота скоростными судами и создания рынка водного такси (первоначально в Московском регионе).

Для повышения доступности транспортных услуг на внутреннем водном транспорте необходимо:

- увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой обстановкой;
- реконструкция гидросооружений;
- устранение разрыва между увеличивающимся спросом на пассажирские перевозки, с одной стороны, и количественными и качественными показателями флота, с другой.

5.2.3. Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения

Совершенствование рынка транспортных услуг, обеспечение их доступности, объема и качества связаны с развитием транспортной техники, технологий и информационного обеспечения транспортных услуг.

Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения российской транспортной системы должно достигнуть уровня не ниже лучших мировых аналогов. Достижение этого уровня принципиально необходимо для появления отечественных высокоэффективных транспортных компаний, конкурентоспособных с западными аналогами.

Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения российской транспортной системы включает два основных блока:

- 1) Блок задач, развиваемых в интересах достижения общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров Транспортной стратегии;
- 2) Блок задач, развиваемых в интересах достижения целевых ориентиров по видам транспортной деятельности.

Развитие технического обеспечения и технологий транспортной отрасли в интересах достижения общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров Транспортной стратегии заключается в создании единой сбалансированной технически совместимой и технологически интегрированной инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев в целях обеспечения необходимого объема и качества транспортных услуг, как в области грузовых, так и пассажирских перевозок.

Основными задачами в этой области являются:

- развитие парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем;

- развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров;
- мотивация развития парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации стратегии;
- расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса;
- создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;
- создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг;
- разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы;
- мотивирование использования инновационных логистических товаро-транспортных технологий, развитие технологий перевозок грузов (в том числе, с использованием логистических парков);
- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

Развитие информационного обеспечения российской транспортной системы в интересах достижения общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров должно выполняться в следующих стратегических направлениях:

- 1) Создание единой информационной среды транспортного комплекса;
- 2) Развитие аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса.

Единая информационная среда транспортного комплекса является частью инфраструктуры транспортной отрасли и включает 3 уровня:

- 1) Информационная среда верхнего контура управления транспортным комплексом (Минтранса, подведомственных агентств и службы);
- 2) Информационная среда технологической интеграции различных видов транспорта и участников транспортного процесса, развития интеллектуальных транспортных систем;
- 3) Информационная среда транспортных услуг и информационного обслуживания клиентов.

Задачи развития единой информационной среды управленческого уровня – дать эффективные каналы обратной связи и наполнение информационных баз, поддерживающих принятие управляющих решений и обеспечение государственного регулирования в сфере транспорта.

Задачи развития единой информационной среды технологической интеграции различных видов транспорта и участников транспортного процесса – обеспечить эффективное информационное взаимодействие участников транспортно-логистического процесса, доступ к необходимой нормативно-справочной информации и услугам. Единая информационная среда развития интеллектуальных транспортных систем решает задачи унификации и стандартизации применения и интеграции в составе интеллектуальных транспортных систем различных составляющих элементов идентификации, навигации и позиционирования, телематического мониторинга и видеонаблюдения.

Задачи развития единой информационной среды клиентов - предоставить клиентам доступ к информации по услугам в сфере транспорта и обеспечить наиболее эффективный сбыт этих услуг.

С методологических позиций единая информационная среда является частью новой

информационной модели управления транспортным комплексом Российской Федерации.

Развитие аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса включает, в частности, информационно-аналитическую поддержку следующих задач:

- оптимизации взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса;
- прогнозирования и моделирования развития транспортного комплекса на основе грузовой базы и транспортных балансов;
- управления программами и проектами развития транспортного комплекса, бюджетного планирования и управления ресурсами органов управления транспортным комплексом;
- управления трудовыми ресурсами и формирования кадровой политики в транспортном комплексе;
- законотворческой и нормотворческой деятельности в транспортном комплексе;
- контроля деятельности подведомственных агентств, службы и организаций транспортного комплекса;
- контроля безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы и управления транспортным комплексом в чрезвычайных ситуациях.

Важным направлением развития инфотелекоммуникационных технологий на транспорте является оснащение транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, включая воздушные суда государственной, гражданской и экспериментальной авиации; морские суда и суда внутреннего речного и смешанного ("река-море") плавания, автомобильные и железнодорожные транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и другие.

Мероприятия, направленные на создание информационного обеспечения реализации стратегии, должны выполняться с учетом требований:

- постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2007 г. № 931 «О некоторых мерах по обеспечению информационного взаимодействия государственных органов и органов местного самоуправления при оказании государственных услуг гражданам и организациям»,
- распоряжения Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 632-р «Концепции формирования в Российской Федерации «Электронного правительства до 2010 года»,

а также других законодательных и нормативных документов, регламентирующих взаимодействие с органами государственной власти и другими ведомствами, а также требований к программному, информационному, телекоммуникационному, навигационному и научно-методическому обеспечению реализации мероприятий стратегии.

Одним из важных направлений повышения эффективности внешнеторговых перевозок является развитие системы предварительного представления грузовладельцами и перевозчиками информации в таможенные органы в электронном виде.

Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения **по видам транспорта** предполагается осуществлять по следующим основным направлениям:

На железнодорожном транспорте.

Потребность в обновлении парка подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования составляет:

- до 2015 года: 485,5 тыс. грузовых и 10,4 тыс. пассажирских вагонов, 11675 локомотивов, 8,7 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава;
- в 2016 – 2030 годах: 510,5 тыс. грузовых и 12,7 тыс. пассажирских вагонов, 11722 локомотива, 15,7 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава.

Для формирования железнодорожной транспортной системы, соответствующей

мировому уровню, наряду с развитием технических средств отрасли необходимо развитие и совершенствование технологических процессов: повышение уровня контейнеризации, внедрение на российских железных дорогах контрейлерных перевозок, организация вождения грузовых поездов повышенного веса и длины.

Для дальнейшего развития контейнеризации перевозок грузов по железнодорожной сети необходимо решить следующие задачи:

- увеличение скорости перевозки контейнеров до 1 тыс км в сутки;
- развитие географии маршрутных контейнерных перевозок;
- рост числа специализированных терминалов и логистических центров;
- переход на качественно новый уровень развития инфраструктуры от контейнерных площадок к современным высокотехнологичным контейнерным терминалам;
- повышение степени контейнеризации грузоперевозок;
- увеличение номенклатуры грузов, перевозимых в контейнерах;
- развитие международных транспортных коридоров проходящих через Россию;
- упрощение и ускорение таможенных процедур для международного транзита;
- увеличение парка современного специализированного подвижного состава (транспортному машиностроению необходимо обеспечить соответствующие темпы роста выпуска фитиновых платформ нового поколения).

Развитие контрейлерных перевозок в России не возможно без решения целого комплекса задач:

- выработка норм экологического права;
- усовершенствование таможенного законодательства, так как его положения предусмотрены для отдельных видов транспорта;
- разработка и сертификация подходящего для перевозок подвижного состава;
- разработка оптимальных тарифов, при соблюдении условий выгоды перевозок для автомобильного и железнодорожного транспорта;
- разработка технологии взаимодействия всех участников перевозки.

Повышение весовых норм является одним из приоритетных направлений, позволяющих обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов, повысить эффективность работы железных дорог в рыночных условиях. Основными полигонами обращения поездов повышенного веса на перспективу будут являться следующие участки, протяженностью 13784 км: Кузбасс – Санкт-Петербург-сорт., Мурманск; Череповец – Костомукша, Ковдор, Оленегорск; Кузбасс – Свердловск – Агрыз – Москва (БМО) – Смоленск; Кузбасс – Челябинск – Сызрань – порты Азово-Черноморского бассейна; Аксарайская – Волгоград; Стойленская – Чугун; Заозерная – Красноярск.

Принципиально важным для перспективных условий эксплуатации является использование возможностей габарита Тпр при разработке перспективных грузовых вагонов для перевозки, прежде всего, угля и руды. При внедрении подвижного состава габарита Тпр должна быть реализована осевая нагрузка до 30 тс/ось. В этом случае на путях длиной 1050 м может быть сформирован состав весом до 8-9 тыс. тонн.

Создание на сети российских железных дорог эффективной логистической системы, интегрированной в российскую и международную транспортную систему, для чего необходимы:

- формирование и развитие эффективной сбалансированной терминально-складской сети на всей территории России путем создания грузоперерабатывающих терминалов, мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения, предоставляющих широкий спектр складских, таможенных и сопровождающих услуг;
- внедрение современных логистических технологий управления перевозочным процессом;
- повышение качества транспортно-логистических услуг путем интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку и предоставление клиентам комплексных услуг по перевозке грузов «от двери до двери» по принципу «одного

окна»);

- привлечение инвестиций в развитие терминально-складского комплекса;
- оптимизация использования терминально-складских мощностей;
- развитие транспортно-логистической и таможенно-брокерской деятельности (формирование условий для осуществления эффективного взаимодействия видов транспорта через логистические центры, организация комплексного обслуживания на железнодорожном транспорте, развитие таможенно-брокерского обслуживания);
- информационное обеспечение логистической системы.

Одним из приоритетных направлений работы связанной с совершенствованием системы информационного обеспечения и управления является внедрение спутниковых технологий. При этом под «спутниковыми технологиями» понимается взаимоувязанная система современных технологических решений, в которую входят глобальные навигационные системы дистанционного зондирования Земли с помощью различных оптико-электронных, радиолокационных и лазерных съемочных систем, а также современные спутниковые системы цифровой связи. В соответствии с намеченными перспективами к 2015 году планируется осуществить массовое оснащение российского железнодорожного транспорта спутниковыми навигационными системами, интегрированными в единую систему координатного управления.

Координатное управление, должно стать базой для оперативного мониторинга и прогнозирования ситуации для подвижных единиц и каждого занятого в технологическом процессе звена. В течение ближайших 2-3 лет могут быть решены задачи внедрения спутниковых технологий для определения в режиме реального времени местоположения железнодорожных транспортных средств, используемых как для пассажирских, так и для грузовых перевозок, включая перевозки специальных и опасных грузов. Будут выполнены работы по формированию и актуализации цифровых электронных карт железнодорожного пути и объектов инфраструктуры с использованием космической навигационной системы ГЛОНАСС. Эти работы позволят подойти к решению задачи гибкого интервального регулирования движением с целью увеличения пропускной и провозной способности сети железных дорог, а также мониторинга состояния объектов инфраструктуры и выявления потенциально опасных природных и техногенных процессов.

В автодорожном хозяйстве.

Для ускорения преодоления проблемы недостаточной технической и технологической оснащенности дорожных предприятий необходима целенаправленная политика размещения госзаказов на дорожные работы, стимулирующая формирование мощных, хорошо оснащенных дорожно-строительных компаний, а именно:

- внедрение долгосрочных (от 3 до 10 лет) контрактов на содержание дорог, укрупнение заказов на ремонт участков дорог в более крупные лоты, предусматривающие выполнение работ в течение 3-5 лет;
- повышение квалификационных требований к претендентам при проведении торгов на выполнение дорожных работ, выбор победителей торгов по критериям наибольшей экономической эффективности на основе зарубежного и прогрессивного отечественного опыта, отход от критерия минимальной цены;
- государственная поддержка в виде льготных лизинговых программ дорожной техники и оборудования; при этом государственным лизинговым компаниям, через которые должен осуществляться этот вид господдержки, должен быть установлен жесткий предельный уровень рентабельности лизинговых операций, чтобы снизить общие расходы предприятий на дорожную технику и уменьшить себестоимость дорожных работ.

В части дорожно-строительной техники главной проблемой, сдерживающей развитие дорожного хозяйства, является изношенный парк асфальтосмесительных установок, большинство из которых морально и физически устарели и не обеспечивают требуемых стандартами параметров технологического процесса приготовления высококачественных

асфальтобетонных смесей, неспособны производить современные виды асфальтобетонов, обеспечивающих увеличенную прочность и долговечность дорог. Производство современных асфальтосмесительных установок в России в достаточных масштабах не создано. Импортные установки дороги, и объем их производства в мире не так велик, из-за чего процесс переоборудования старых и строительства новых асфальтобетонных заводов может растянуться на десятилетия.

Поэтому одной из задач Транспортной стратегии является разработка мер экономического стимулирования производства современных высокопроизводительных экологически чистых асфальтосмесительных установок, преимущественно в быстромонтируемом и мобильном исполнении.

Мероприятия по совершенствованию управленческих технологий в дорожном хозяйстве включают:

- развитие инновационных систем долгосрочного и среднесрочного планирования дорожной деятельности на основе широкого внедрения методов математического компьютерного моделирования для поиска оптимальных управленческих решений;

- развитие системы мониторинга для оценки эффективности деятельности органов управления разных уровней по выполнению целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети на базе единой отраслевой информационной системы планирования и мониторинга деятельности органов управления в дорожном хозяйстве;

- расширение и модернизацию автоматизированных систем оперативного управления (АСОУ) федеральных автомобильных дорог, их интеграцию с корпоративной информационной системой управления (КИСУ) Федерального дорожного агентства, объединение и унификацию ряда независимых систем сбора дорожных данных (по диагностике дорог и сооружений, по инвентаризации имущества автодорог, по ДТП, по паспортизации дорог, по учету интенсивности дорожного движения и т.д.);

- внедрение интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков, системы связи и информатизации на федеральных автомобильных дорогах, в том числе системы метеорологического обеспечения для информирования участников движения и эксплуатирующих организаций о состоянии проезжей части дорог, а также систем телематического мониторинга и видеонаблюдения;

- внедрение механизмов обратной связи между органами управления автомобильными дорогами и пользователями дорожной сети путем формирования системы регулярных социологических опросов, применения иных методов выявления общественного мнения.

На автомобильном транспорте.

Обновление и модернизация парка пассажирских автотранспортных средств, направленная на улучшение их эксплуатационных показателей, уровня безопасности, условий перевозок пассажиров и доступности для маломобильных граждан. К 2010 г. техническая доступность парка автомобильного транспорта общего пользования для обслуживания пассажиров с ограниченными физическими возможностями будет обеспечена на 8%, к 2015 – на 25%, а к 2030 – на 90%.

Численность парка легковых автомобилей увеличится с 29,4 млн. ед. в 2007 году до 36,5 млн. единиц в 2010 году, 43 млн. единиц в 2015 году, 47 млн. единиц в 2020 году и 52 млн. единиц в 2030 году. Численность парка автобусов возрастет с 825 тыс. единиц в 2007 году до 950 тыс. единиц в 2030 году.

Поэтапное введение ограничений по возрасту коммерческой эксплуатации автомобильного транспорта с использованием различных механизмов правового и административного регулирования. Это позволит снизить средний возраст парка маршрутных автобусов с 9 лет в 2007 г. до 8 лет в 2015 г. и 5-6 лет к 2030 году.

Обновление и модернизация парка грузовых автомобилей и оптимизация его структуры на основе уточненных механизмов с учетом увеличения доли специализированных

автомобилей и доли автомобилей повышенной грузоподъемности не менее чем в 1,5 раза.

Численность парка грузовых автомобилей увеличится с 4,9 млн. единиц в 2007 году до 6,5 млн. единиц в 2030 году.

Развитие терминальных систем перевозок грузов на междугородных и международных маршрутах.

Развитие интермодальных контейнерных и контрейлерных перевозок. Создание сети региональных и межрегиональных транспортно-логистических центров в субъектах Российской Федерации.

Совершенствование перевозочных технологий на основе оснащения автотранспортных средств навигационными устройствами при использовании спутниковых систем (ГЛОНАСС, GPS), в первую очередь, на междугородных и международных маршрутах способствует повышению эффективности функционирования автотранспортной отрасли за счет улучшения эксплуатационных показателей работы автомобилей.

Оснащение навигационными (бортовыми) системами не менее 15% парка грузовых автомобилей, занятого на междугородных и международных перевозках грузов.

Увеличение доли грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами, к 2015 г., и 2030 г., соответственно, до 35%, и 100%.

Внедрение электронных систем заказа и бронирования проездных документов на пассажирском автомобильном транспорте межмуниципального, междугородного и международного сообщений, а также бесконтактных систем оплаты проезда в транспортных средствах городского и пригородного сообщений.

Внедрение систем контроля за режимом движения, устанавливаемых на рабочем месте водителя, цифровых тахографов или их электронных спутниковых аналогов, ограничителей скорости движения транспортных средств, систем контроля бодрствования водителя и других.

Реализация проектов по совершенствованию маршрутных сетей городских агломераций и внедрению современных диспетчерских систем (Волгоградская, Воронежская, Ленинградская, Московская, Ростовская, Самарская, Тверская, области, Республика Татарстан, Приморский край, Ханты-Мансийский автономный округ и другие).

На воздушном транспорте.

Осуществление «технологического скачка» для ликвидации отставания российского воздушного транспорта от мирового уровня в части технического, экономического и экологического совершенства парка воздушных судов, наземной техники и транспортных технологий, что позволит снизить средний расход топлива на единицу транспортной продукции к 2030 году до 0,27 кг/ткм и себестоимость перевозок на 15-25% к 2020-2030 гг.

В первую очередь, это требует создания условий для приобретения российскими перевозчиками современной авиатехники, соответствующей требованиям, предъявляемым к ней при работе на международных рынках, и обеспечивающей конкурентоспособность услуг отечественных авиакомпаний на рынке.

Потребность в обновлении и расширении парка составляет 1500 современных магистральных самолетов и региональных самолетов до 2020 года. До 2030 года потребный объем поставок самолетов может составить 2000-3000 пассажирских самолетов, в том числе для обеспечения рынка транзитных через территорию России пассажирских перевозок по направлениям «Европа – Азия» и «Северная Америка – Азия». Перспективный парк российских авиакомпаний будет включать отечественные и зарубежные типы воздушных судов в экономически оправданном соотношении.

Переоснащение парка пассажирских самолетов с использованием всего типоразмерного ряда современной авиатехники будет направлено на рационализацию структуры парка согласно условиям перевозок и, помимо повышения экономичности, безопасности и технического совершенства парка, обеспечит выполнение перспективных требований к экологичности перевозок и «омоложение» коммерческого парка к 2020 году до

уровня ведущих стран.

Обновление парка грузовых самолетов в соответствии с условиями применения, включая введение в парк российских авиакомпаний эффективных при перевозках генеральных грузов грузовых модификаций пассажирских самолетов с большой боковой грузовой дверью и с системой напольной механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Государственная поддержка дальнейшей модернизации рамповых грузовых самолетов для обеспечения их соответствия требованиям ИКАО и условиям конкурентоспособности.

Развитие современных технологий перевозок и обработки грузов (технологий интермодальной доставки «от двери до двери», обеспечения контроля прохождения грузом маршрута, различных форм экспресс доставки). Создание мультимодальных логистических центров на базе крупнейших аэропортов с использованием потенциала паллетизации и контейнеризации в системе грузодвижения.

Повышение конкурентоспособности российских авиакомпаний на рынке авиационных работ связано с совершенствованием технологий и оборудования для авиационных работ и расширением типоразмерного ряда эксплуатируемых воздушных судов в соответствии со структурой спроса, включая увеличение доли в парке легких вертолетов и обеспечение соответствия потребительских качеств вертолетов условиям районов массового применения.

Формирование парка воздушных судов деловой авиации, включающего все классы реактивных самолетов и скоростные турбовинтовые самолеты.

Применение информационных и телекоммуникационных технологий на воздушном транспорте, включая:

- развитие правовых и технических условий для использования электронных документов в государственном управлении и в деятельности субъектов гражданской авиации;

- сближение информационных стандартов воздушного и других видов транспорта, обеспечение взаимодействия их информационных систем в направлении формирования единого информационного пространства;

- обеспечение открытости в деятельности органов государственного регулирования гражданской авиации и доступности открытых государственных информационных ресурсов;

- формирование общего электронного информационного пространства в гражданской авиации РФ путем создания единой Государственной информационно-аналитической системы гражданской авиации (ЕГИС ГА);

- создание нового механизма электронного предоставления и сбора первичной информации о состоянии транспортной системы России;

- внедрение информационно-аналитической системы мониторинга летной годности воздушных судов в рамках послепродажного обеспечения эксплуатации;

- комплексное решение задач информационной безопасности управления авиатранспортным процессом, навигации, связи и наблюдения на основе применения современных высокоточных средств спутниковой навигации и связи (в частности, системы ГЛОНАСС). Приоритетно создание систем слежения в режиме АЗН за воздушными судами, в т.ч. за перевозками опасных грузов, а также систем обнаружения аварийных и чрезвычайных ситуаций.

На морском транспорте.

В период до 2015 года транспортный флот пополнится 144 судами суммарным дедвейтом 6,2 млн. тонн. В период 2016 – 2030 годов прогнозируется поставка 397 судов суммарным дедвейтом 19,5 млн. тонн. К 2030 году суммарный тоннаж транспортного флота, контролируемого Россией, составит 38,9 млн. тонн, из которых 70% будет зарегистрировано под российским флагом.

Для повышения конкурентоспособности и провозной способности морского транспортного флота предусматривается его пополнение новыми современными конкурентоспособными судами различного назначения - газовозами, танкерами, танкерами-

продуктовозами, балкерами, лесовозами, контейнеровозами, судами типа Ро-Ро, универсальными судами.

Для решения задачи обеспечения роста перевозок грузов и пассажиров на социально-значимых маршрутах предусматривается строительство железнодорожных и автопассажирских паромов для обеспечения сообщения с Калининградской областью и Сахалином; строительство грузопассажирских и грузовых судов для доставки грузов и пассажиров в удаленные районы Дальнего Востока; строительство автопассажирских паромов и пассажирских судов для перевозок в сообщении с портом Сочи, строительство скоростных пассажирских судов.

Предусматривается развитие современных информационных технологий на морском транспорте.

На внутреннем водном транспорте.

Развитие транспортного флота в соответствии с потребностями развивающегося рынка:

- проведение реновации судов, ремонта и модернизации флота;
- пополнение флота за счет закупки судов преимущественно российского производства;
- ускоренное списание морально и физически устаревших судов, подготовка решения о запрете эксплуатации судов, создающих угрозу для безопасности судоходства;
- создание транспортного флота новых типов, в том числе специализированных и для интермодальных перевозок (суда для перевозки сжиженного газа и химических грузов, толкаемые составы смешанного река-море плавания, суда типа «ро-ро», контейнеровозы и т.д.);
- строительство комфортабельных туристско-экскурсионных судов, скоростных судов;
- создание скоростных пассажирских судов, способных работать на участках с ограниченными габаритами пути, в районах с отсутствием или недостаточным развитием альтернативных видов транспорта, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке. Для осуществления этих перевозок планируется проектирование и строительство новых типов судов;
- внедрение автоматизированных транспортно-складских систем в портах.

До 2015 года предусматривается строительство 85 сухогрузных и наливных судов грузоподъемностью 5 тыс. тонн, пяти малотоннажных судов для восточных бассейнов и пяти пассажирских судов нового проекта "Золотое кольцо" пассажироместимостью 212 человек.

Внедрение автоматизированных транспортно-складских систем в портах.

На промышленном транспорте.

Пополнение парков подвижного состава вагонами нового поколения для эксплуатации на магистральном и промышленном железнодорожном транспорте.

Пополнение парков подвижного состава вагонами специального назначения - для международных перевозок легковых автомобилей, вагонами-автомобилевовами со съемной крышей, вагонами со съемной крышей для перевозки металлопродукции, вагонами с раздвижной крышей, платформами для перевозки автопоездов или контейнеров, платформами для перевозки полуприцепов и контейнеров.

Совершенствование тягового состава промышленного железнодорожного транспорта связано с созданием нового поколения тепловозов с техническим уровнем, превышающим по экономичности, долговечности и надежности уровень современных машин.

Потребность в обновлении парка подвижного состава промышленного транспорта составляет:

- до 2015 года: 66700 магистральных и 36730 промышленных вагонов, 1648 новых и 6180 модернизированных локомотивов;
- в 2016 – 2030 годах: 75540 магистральных и 40520 промышленных вагонов, 3270 новых и 8175 модернизированных локомотивов.

Развитие информационного обеспечения:

- для решения задач государственного регулирования, сбора и обработки статистической информации деятельности промышленного транспорта;
- создание системы мониторинга состояния и безопасного функционирования промышленного транспорта;
- создание единого информационного пространства органов управления транспортным комплексом, субъектов и пользователей рынка транспортных услуг, при взаимодействии с региональными органами управления, транспортными и логистическими подразделениями промышленных предприятий;
- внедрение систем оперативного планирования и управления работой внутриобъектного транспорта и на участках технологических перевозок.

5.3. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны

Основными задачами транспортной стратегии в рамках цели 4 «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» являются:

4.1. Развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов.

4.2. Реализация законодательно-правовых и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами.

4.3. Интеграция в международное транспортное пространство, в первую очередь, в рамках Евразийского экономического сотрудничества и стран ШОС, включая формирование контейнерных «мостов». Развитие международного сотрудничества в области транспорта в других международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России. Расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта.

4.4. Мотивирование создания национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями. Расширение участия в крупных международных транспортных проектах.

Реализация этих задач требует развития международного сотрудничества в области транспорта. Такое сотрудничество является инструментом реализации национальных интересов Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему. В ближайшие два десятилетия международное сотрудничество в области транспорта должно содействовать интенсификации процессов региональной экономической интеграции, продвижению российских товаров и услуг на зарубежные рынки, увеличению объемов и расширению географии въездного и выездного туризма, упрощению процедур пересечения границ, а также росту престижа Российской Федерации в международных организациях и расширению ее влияния на принимаемые в этих организациях решения.

Развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов, требует выполнения комплекса мероприятий по мониторингу рынка экспорта транспортных услуг, изучению конкурентных преимуществ основных внешних конкурентов на мировой арене, выработки комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, включая вопросы взаимодействия с таможенными, пограничными и другими государственными контрольными органами, планирования их развития и согласования в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Особо большое значение будет иметь расширение экспорта отечественных транспортных услуг, а важной задачей государства - расширение его объемов и географии.

Основными направлениями решения задач интеграции в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны являются:

- Региональная транспортная интеграция.
- Повышение конкурентоспособности отечественных поставщиков транспортных услуг на зарубежных рынках и рост экспорта транспортных услуг.
- Участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в т.ч. евроазиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок.
- Расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта.
- Продвижение российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций.
- Расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и зарубежными государствами.
- Развитие всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества в области транспорта с Европейским Союзом, в т.ч. в рамках создаваемой зоны свободной торговли Россия-ЕС

Региональная транспортная интеграция.

Транспорт является одной из сфер, определяющих динамику и результаты региональной экономической интеграции в рамках Содружества Независимых Государств (СНГ), Евразийского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС) и Союзного государства Беларуси и России.

Ключевым направлением региональной транспортной интеграции будет являться формирование в полном объеме Транспортного союза и Единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС. В числе мер по формированию Единого транспортного пространства ЕврАзЭС наибольшее значение будут иметь:

- рациональная гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий в государствах-членах Сообщества, в том числе на основе международных норм ЕврАзЭС, а также многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта, принятых на международном уровне;
- устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств Сообщества в других государствах-членах ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации, при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории ЕТП, т.е. предоставление им национального режима;
- обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств Сообщества;
- переход к многосторонним соглашениям Сообщества о воздушном сообщении («открытом небе»), международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и др.;
- максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем накопленного в Содружестве Независимых Государств, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства;
- создание в рамках Сообщества механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;
- техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств-членов ЕврАзЭС и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности

перевозок и охраны окружающей среды;

- унификация принципов формирования тарифной политики;
- унификация условий обязательного страхования гражданско-правовой ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;
- обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Повышение конкурентоспособности отечественных поставщиков транспортных услуг на зарубежных рынках и рост экспорта транспортных услуг.

Развитие экспорта транспортных услуг является столь же важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров. В 2030 году по сравнению с 2007 годом экспорт транспортных услуг в стоимостном выражении возрастет в 6,8 раза – до 80 млрд. долл. США.

Рост объемов экспорта транспортных услуг должен происходить как за счет увеличения физических объемов перевозок пассажиров и грузов российскими транспортными компаниями, так и за счет повышения их конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг и расширения доступа к перевозкам пассажиров и грузов между третьими странами.

Одним из индикаторов, отражающих изменение конкурентоспособности российских перевозчиков и, в целом, экспортного потенциала национальной транспортной системы является удельный вес участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных грузов на мировые рынки, а также импортных грузов, транзитных грузов, а также грузов третьих стран и иностранных фрахтователей.

Политика по повышению конкурентоспособности российских перевозчиков и росту экспорта транспортных услуг строится на основе базового принципа недискриминации и осуществляется по следующим направлениям:

- установление и поддержка в рамках торговой и транспортной политики государства благоприятных условий для российских экспортеров транспортных услуг;
- содействие реализации интересов российских перевозчиков на зарубежных рынках транспортных услуг;
- создания для отечественных международных перевозчиков не менее благоприятного режима при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран;
- создания условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на международных рынках, но и принципиальную доступность этих рынков для отечественных операторов;
- разработка механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом;
- совершенствование системы государственного контроля в сегментах рынка международных перевозок, на которых действует двусторонняя разрешительная система.

Участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в т.ч. евроазиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок.

Одним из важнейших экономических и геополитических преимуществ России, не использованных в достаточной мере, несмотря на предпринятые в последние десятилетия усилия, является реализация транзитного потенциала страны, включающая:

- привлечение на наземные транспортные коммуникации (железные и автомобильные

дороги) перевозок грузов между странами Азии и Европы, прежде всего на евроазиатские международные транспортные коридоры по направлениям «Восток – Запад» и «Север – Юг»;

- интеграцию внутренних водных путей в систему перевозок грузов между государствами Центральной и Южной Азии, Казахстаном, с одной стороны, европейскими государствами – с другой;

- использование воздушного пространства России для организации транзитных пролетов авиакомпаний третьих стран по транссибирским, трансполярным, кроссполярным и другим маршрутам, соединяющим Европу с Восточной и Юго-Восточной Азией, а также Северную Америку с Южной и Юго-Восточной Азией;

- развитие трансферных пассажиропотоков и грузопотоков через международные узловые аэропорты Российской Федерации.

Объем транзитных перевозок железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом через территорию России к 2030 году увеличится в 3,6 раза и достигнет 100 млн. тонн в год.

Использование транзитного потенциала России является не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики и экспорта транспортных услуг.

Для реализации транзитного потенциала Российской Федерации необходимы:

- принятие Федерального закона Российской Федерации «О транзите»;
- активная государственная поддержка транзитных проектов России на международной арене, формирование выгодных для России международных альянсов;
- планирование модернизации транспортной инфраструктуры с учетом увеличения транзитных грузопотоков;
- поддержка инвестиционных проектов, в том числе – международных, направленных на развитие транзитных перевозок;
- дальнейшее развитие транспортно-таможенных технологий, информационных систем, всей инфраструктуры транзитных перевозок, ускоряющих доставку и пограничную обработку транзитных грузов;
- разработка экономических механизмов, позволяющих использовать выгоды транзитного положения субъектов Российской Федерации;
- участие в многосторонних проектах, реализуемых международными организациями, в т.ч. ООН, и направленных на развитие потенциала евроазиатских транспортных связей и транзитных перевозок грузов.

Расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта является инструментом интеграции России в мировую транспортную систему, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков, унификации технических и технологических норм и стандартов в транспортной сфере, а также гармонизации транспортного законодательства России с общепринятой в мире практикой. Наибольшее значение для России имеет участие в системе соглашений и конвенций, регулирующих:

- автомобильный, железнодорожный, внутренний водный виды транспорта и дорожное хозяйство (соглашения и конвенции ЕЭК ООН);
- воздушный транспорт (соглашения и конвенции ИКАО);
- морской транспорт (соглашения и конвенции ИМО).

Несмотря на относительно высокий уровень участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, доставшийся Российской Федерации как правопреемнице СССР, предстоит проделать большую работу по присоединению к целому ряду соглашений и конвенций, которые во многом определяют современный облик безопасной и эффективной мировой транспортной системы. Неучастие в них грозит изоляцией и снижением конкурентоспособности российских транспортных коммуникаций и

компаний-перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

Целевым ориентиром данного направления международного сотрудничества Российской Федерации в области транспорта является уровень участия в системе международных соглашений и конвенций не ниже, чем в среднем по Европейскому Союзу.

Продвижение российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций.

Многостороннее сотрудничество является одним из наиболее эффективных инструментов по решению проблем и выработке соответствующей политики в области транспорта на международном уровне. В международных организациях формируется и осуществляется многостороннее сотрудничество в области транспорта, разрабатываются и принимаются международные соглашения и конвенции, поэтому активная роль России в этих организациях, позволяет наиболее эффективно отстаивать и продвигать интересы национальной транспортной системы и отечественных перевозчиков.

Многостороннее сотрудничество России в области транспорта осуществляется в рамках:

- международных универсальных и специализированных межправительственных организаций;
- международных неправительственных организаций;
- органах регионального сотрудничества в области транспорта.

Принципиальное значение имеет активное участие России в работе таких международных межправительственных организаций, как:

- Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН);
- Экономическая и социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО ООН);
- Международная организация гражданской авиации (ИКАО),
- Международная морская организация (ИМО);
- Международный транспортный форум – орган Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР);
- Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД),
- Межправительственный совет дорожников государств СНГ.

Принципиальное значение имеет то, что многостороннее сотрудничество России будет осуществляться в условиях полноправного членства страны во Всемирной торговой организации (ВТО), поэтому выработка взвешенной позиции в этой организации позволит влиять на многостороннюю торговую политику, затрагивающую транспорт и содействовать расширению доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки.

В работе международных неправительственных организаций принимают участие крупнейшие российские транспортные компании и их ассоциации, поэтому их площадка служит для реализации стратегии по расширению доступа российских перевозчиков на зарубежные рынки и росту экспортного потенциала. С этой точки зрения наиболее значимыми для интересов России будут являться:

- Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA);
 - Международный совет аэропортов (ACI);
 - Международный союз автомобильного транспорта (IRU);
 - Международный союз железных дорог (UIC);
 - Международная федерация экспедиторских ассоциаций (FIATA);
- и др.

Предстоит значительно расширить региональное транспортное сотрудничество в области транспорта для реализации интересов российского транспортного бизнеса и отечественной транспортной системы в целом:

- на северо-западе России – в рамках Совета Баренцево/Евроарктического региона и

Совета государств Балтийского моря;

- на юге – в рамках Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС);

- на востоке – в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС).

Эффективность многостороннего сотрудничества в области транспорта в рамках международных организаций будет определяться не только конкретными достижениями в интересах отечественной транспортной системы, но и ростом престижа России в мире как великой транспортной державы.

Расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и зарубежными государствами.

Правовой основой двустороннего сотрудничества в области транспорта являются международные межправительственные соглашения, заключенные Российской Федерацией с зарубежными странами, большая часть из которых приходится на соглашения о воздушном сообщении, морском судоходстве и автомобильном сообщении. Главным преимуществом для российских транспортных компаний будет по-прежнему являться использование преференциальных режимов перевозок, предоставляемых в соответствии с этими соглашениями.

Вместе с тем рост потенциала российских перевозчиков, а также поступательное расширение доступа на рынки, происходящее в общемировом масштабе будут настоятельно требовать учета этих изменений во взаимоотношениях России с зарубежными странами на двусторонней основе, в т.ч. в рамках двусторонних межправительственных соглашений.

В области гражданской авиации будет продолжена работа по совершенствованию системы межправительственных соглашений о международном воздушном сообщении (СВС), приведение ее в соответствие с реалиями современного этапа развития мирового авиарынка, стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО (включая рекомендации ИКАО по модельному СВС, либерализации критериев государственного владения и контроля по отношению к назначенным перевозчикам). Должна быть начата работа по заключению соглашений «об открытом небе», предоставляющих назначенным авиаперевозчикам дополнительные коммерческие права осуществления международных воздушных сообщений («свободы воздуха»). Соглашения «об открытом небе» будут использоваться, на первом этапе между Россией и государствами-участниками СНГ (в первую очередь теми из них, которые являются членами ЕврАзЭС).

В области международного морского торгового судоходства продолжится работа по заключению новых двусторонних межправительственных соглашений и перезаключению соглашений, подписанных в годы СССР и содержащих устаревшие нормы (например, деление грузов и др.). Работа по совершенствованию системы двусторонних межправительственных соглашений должна вестись в увязке с многосторонним переговорным процессом по либерализации международного морского транспорта в рамках Всемирной торговой организации (ВТО).

В области международных автомобильных сообщений совершенствование системы двусторонних межправительственных соглашений будет направлено на закреплении норм, содействующих реализации преимуществ автомобильного транспорта в сфере международных пассажирских и грузовых перевозок (обеспечение свободы транзита, устранение квотирования количества выдаваемых разрешений и т.д.). Пересмотр двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с государствами-членами ЕврАзЭС будет иметь целью либерализацию сектора международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в рамках ЕврАзЭС в рамках формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС.

Предстоит существенно модернизировать систему международных соглашений о плавании по внутренним водным путям, в первую очередь, в условиях открытия отдельных

участков внутренних водных путей Российской Федерации для доступа судов под иностранным флагом. Новые двусторонние соглашения должны быть разработаны и заключены с теми странами, с которыми возможно осуществление прямых пассажирских и грузовых перевозок по внутренним водным путям. В них должны найти отражение условия и порядок взаимного доступа судов под флагом государств-партнеров по Соглашению на внутренние водные пути и в речные порты, порядок выдачи разрешений и коммерческие права судоходных компаний.

Будет усовершенствована система двусторонних межправительственных соглашений о железнодорожном сообщении, которая сформирована в годы СССР. После определения целесообразности соглашений о железнодорожном сообщении будут перезаключены с отдельными государствами, с которыми существует наиболее интенсивный пассажиро- и грузообмен.

Решению спорных проблем и текущих вопросов транспортной политики, созданию условий для сотрудничества хозяйствующих транспортных субъектов различных форм собственности должно содействовать совершенствование работы Межправительственных комиссий по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству России с зарубежными странами.

Важнейшей задачей Транспортной стратегии России является также содействие реализации совместных транспортных проектов, заключенных на двусторонней основе, как с участием государства, так и самостоятельно бизнесом.

Развитие всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества в области транспорта с Европейским Союзом, в т.ч. в рамках создаваемой зоны свободной торговли Россия-ЕС

Европейский Союз является крупнейшим торговым партнером России, а развитие транспортных связей между Россией и ЕС имеет огромное значение для российского и европейского бизнеса, взаимной торговли, инвестиций и туризма. Транспортные связи России и ЕС продолжают интенсивно развиваться с учетом формирования четырех общеевропейских пространств (экономического; внешней безопасности; свободы, безопасности и правосудия; науки, образования и культуры) и в перспективе зоны свободной торговли Россия-ЕС.

Эффективное сотрудничество Россия–ЕС позволит решать целый спектр вопросов, возникающих во взаимоотношениях России с отдельными странами Европейского Союза, а также находить взаимовыгодные формы взаимодействия транспортных операторов Сторон и их доступа на российский и единый европейский рынок.

Одним из механизмов сотрудничества Россия-ЕС в транспортной сфере будет являться Транспортный диалог, интенсивность которого предстоит заметно повысить.

5.4. Повышение уровня безопасности транспортной системы и снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

В данном разделе описываются задачи транспортной стратегии в рамках цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы», а также цели 6 «Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду».

5.4.1. Повышение уровня безопасности транспортной системы

Задачами транспортной стратегии по реализации цели 5 «Повышение уровня безопасности транспортной системы» являются:

- 5.1. Обеспечение безопасности движения, полетов и судоходства.

5.2. Обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с МЧС на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям.

5.3. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

5.4. Обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса.

5.5. Обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

5.6. Обеспечение профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления).

5.7. Развитие средств и систем надзора в сфере транспорта.

5.8. Обеспечение потребности транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Реализация государственной транспортной политики и повышение ее эффективности в области обеспечения транспортной безопасности до 2030 г. будет осуществляться на основе Федерального закона от 9.11.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и предполагает осуществление на всех видах транспорта системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, для повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, включая:

- аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;

- утверждение результатов проведенной оценки уязвимости объектов транспорта;

- проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

- ведение Реестра категорированных объектов;

- утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

Развитие транспортной системы России должно быть ориентировано на обеспечение максимальной безопасности, полного и опережающего учета международных требований в области безопасности перевозок с использованием формализованных критериев и оценок, принятых или разрабатываемых в международной практике.

Развитие транспортной системы должно быть увязано с обеспечением безопасности и обороноспособности страны.

Задачами единой государственной политики и комплексного подхода к развитию транспортной системы с учетом требований обеспечения военной безопасности Российской Федерации являются:

- обеспечение соответствия уровня готовности транспортной системы потребностям страны, ее Вооруженных Сил и других войск;

- восстановление и подготовка объектов двойного назначения, главным образом за счет координации деятельности федеральных и региональных органов исполнительной власти, оптимизации планирования и управления;

- создание сбалансированной транспортной системы Российской Федерации с учетом ее опережающего развития, в том числе в части объектов двойного назначения, для обеспечения потребностей Российской Федерации в мирное и военное время, решения мобилизационных и специальных задач;

- подготовка транспортных средств к использованию для обеспечения военной безопасности России;

- проведение мероприятий по поддержанию необходимой структуры парка железнодорожного подвижного состава общего пользования, при которой обеспечивается

возможность выполнения массовых воинских перевозок в полном объеме и в заданные сроки;

- исполнение утвержденных Президентом Российской Федерации Основ политики Российской Федерации в области авиационной и морской деятельности, Военной доктрины и Плана строительства Вооруженных Сил Российской Федерации, Концепции национальной безопасности Российской Федерации;

- обеспечение информационной безопасности на транспорте при выполнении воинских и специальных перевозок и сохранение существующего порядка размещения органов управления этими перевозками;

- реализация положений Федерального закона «Об обороне», других федеральных законов и нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих вопросы обороны и безопасности государства, и определяющих порядок оперативного оборудования территории Российской Федерации в целях обороны;

- выработка скоординированной системы мер заинтересованными органами государственной власти федерального, регионального и местного уровней, включая обеспечение мобилизационной подготовки, совершенствование законодательно-правовой базы и др.;

- организация необходимой подготовки работников транспорта, федеральных и региональных органов исполнительной власти в области транспорта.

Основным направлением взаимодействия Минтранса России и Минобороны России является: координация деятельности при разработке схем территориального планирования Российской Федерации и программ в области транспорта;

В условиях фактически полной приватизации транспортных средств необходимо создавать условия эффективного участия компаний и организаций – владельцев транспорта, в мобилизационной готовности. Привлечение транспорта к решению оборонных задач не должно приводить к уменьшению его конкурентоспособности, особенно на рынке внешнеторговых перевозок и экспорта транспортных услуг.

Для снижения аварийности и рисков возможных происшествий на видах транспорта необходимо:

- ужесточить контроль за выполнением нормативных требований эксплуатации транспортных средств, транспортной инфраструктуры и сделать обязательным условием учет этих требований при сертификации и лицензировании (или декларировании) транспортной деятельности на рынке;

- ускоренно, для уменьшения техногенной составляющей аварий и катастроф, осуществить списание физически устаревших и отработавших нормативный срок службы технических средств, которые уже не могут обеспечивать требуемую эксплуатационную надежность;

- повысить организационно-технологическую и исполнительную дисциплину при осуществлении грузовой и пассажирской транспортной деятельности;

- повысить антитеррористическую защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств путем их оснащения современными системами видеонаблюдения и другими системами «входного» контроля пассажиров и несанкционированного проникновения человека и усилить административный режимный подход к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов (МВД, ФСБ и частных охранных структур);

- обеспечить в сложных погодных условиях гарантированное высокоточное местонахождение потерпевших аварию транспортных средств с помощью космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/(GPS) и на этой основе обеспечить формирование региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с МЧС;

- повысить мобилизационную готовность транспортного комплекса за счет создания

необходимых резервов и нового пополнения парков транспортных средств, что будет способствовать укреплению обороноспособности страны в особых условиях;

- необходимо, с участием МЧС, разработать для снижения влияния природно-климатических угроз более совершенные программы своевременного предупреждения возникновения природных стихий и катаклизмов, влияющих на транспортную безопасность;

- усилить информационный мониторинг при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов, а также возникающих при этом угроз с целью их недопущения. Систематизировать случаи возгорания опасных грузов и крушений при перевозке крупногабаритных грузов на видах транспорта;

- обеспечить, чтобы поставки новых транспортных средств, осуществляющих международные экспортно-импортные перевозки грузов и пассажиров соответствовали международным стандартам в области транспортной безопасности. Невыполнение этих требований ограничивает допуск отечественных перевозчиков к зарубежным инфраструктурным объектам с соответствующими издержками для владельцев подвижного состава и престижа государства при осуществлении международной торговли и роста экспорта транспортных услуг.

Ниже приведен перечень мер и мероприятий, обеспечивающих повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы, дифференцированных по видам транспорта.

На железнодорожном транспорте.

Для обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте необходимо решить следующие основные задачи:

- совершенствование основных положений государственной политики и нормативной правовой базы обеспечения безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и их реализация;

- разработка комплекса мероприятий по реализации положений государственной политики и приоритетных направлений обеспечения безопасности транспортной системы России в области железнодорожного транспорта;

- разработка методологии и практических методов решения задач обеспечения транспортной безопасности на объектах железнодорожного транспорта;

- определение состава угроз безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

- проведение категорирования и оценки уязвимости объектов железнодорожного транспорта.

В автодорожном хозяйстве.

Основными задачами по рассматриваемым направлениям в автодорожном хозяйстве являются:

- обеспечение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов;
- обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;

- обеспечение антитеррористической защищенности объектов дорожного хозяйства;

- обеспечение мобилизационной готовности дорожного хозяйства;

- обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

- развитие средств и систем надзора в сфере дорожного хозяйства.

- мониторинг состава и уровня угроз безопасности объектов дорожного хозяйства.

Для решения этих задач предусматриваются меры по переустройству «проблемных» участков, в первую очередь вызывающих снижение безопасности движения, в том числе:

- замена железнодорожных переездов на пересечения в разных уровнях;

- реконструкция искусственных сооружений, находящихся в неудовлетворительном

состоянии, состояние которых не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта;

- повышение уровня обустройства автомобильных дорог современными типами барьерных ограждений, строительство пешеходных переходов в разных уровнях, шумозащитных сооружений, противолавинных галерей, других специальных защитных и укрепительных сооружений;

- мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;

- улучшение освещения, разметки и конфигурации дорожной сети;

- поэтапное приведение прочностных характеристик магистральных автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них в соответствие с требованиями национальных стандартов;

- повышение пропускной способности улиц и магистральных дорог;

- приведение в нормативное состояние полосы отвода автомобильных дорог;

- создание системы метеообеспечения на автомобильных дорогах федерального значения;

- введение повсеместного весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения.

На автомобильном транспорте.

Обеспечение безопасности на автомобильном транспорте включает решение следующих задач:

- совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения при автомобильных перевозках грузов и пассажиров;

- совершенствование структуры системы обеспечения безопасности дорожного движения на федеральном и региональном уровнях, четкое разделение функций и полномочий органов исполнительной власти и введение их солидарной ответственности в сфере безопасности дорожного движения;

- формирование стабильных источников финансирования деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированной на достижение установленных конечных результатов;

- формирование территориальных транспортных систем, обеспечивающих снижение социального риска для участников дорожного движения;

- стимулирование использования автотранспортных средств, соответствующих действующим международным требованиям к активной, пассивной и послеаварийной безопасности;

- развитие системы подготовки водителей и их допуска к участию в дорожном движении;

- разработка комплекса требований к уровню квалификации водителей транспортных средств с учетом особенностей управления различными видами транспортных средств, а также с учетом особенностей осуществления конкретных видов перевозок;

- совершенствование требований к профессиональной подготовке, переподготовке, повышению квалификации руководителей и специалистов по эксплуатации транспортных средств и безопасности движения;

- введение требований к квалификации персонала (инженерно-технических работников, менеджеров, водителей, рабочих) в обязательные условия допуска к профессиональной деятельности на рынке автомобильных перевозок (в первую очередь – пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования);

- расширение сферы применения современных технических средств контроля за скоростными режимами движения транспортных средств, а также режимами труда и отдыха водителей (в т.ч. тахографов). Использовать их не только на международных перевозках

грузов и пассажиров в сфере действия ЕСТР, но и на междугородных, пригородных и городских регулярных перевозках пассажиров автобусами, междугородных перевозках грузов автотранспортными средствами общей массой свыше 3,5 тонн;

- совершенствование требований к автомобильным дорогам и транспортным сооружениям в сфере безопасности дорожного движения и их последующая реализация;
- развитие систем своевременного обнаружения дорожно-транспортных происшествий и оказания срочной медицинской помощи пострадавшим;
- усиление ответственности и обеспечение ее неотвратимости за нарушение Правил дорожного движения;
- совершенствование процедур регулирования допуска автомобильных перевозчиков на рынок в части соблюдения требований безопасности дорожного движения;
- совершенствование системы аттестации и переподготовки должностных лиц и специалистов организаций автомобильного транспорта в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- разработка пакета подзаконных актов, необходимых для реализации положений Федерального закона № 16 – ФЗ от 09 февраля 2007 года «О транспортной безопасности» и определяющих порядок взаимодействия субъектов автотранспортного комплекса и государственных органов исполнительной власти в части обеспечения безопасности на автомобильном транспорте;
- проведение мониторинга состава и уровня угроз безопасности функционирования автомобильного транспорта.

На воздушном транспорте.

Обеспечение безопасности полетов направлено на сокращение числа авиационных происшествий в воздушном транспорте России. Количество авиационных происшествий должна быть снижена примерно в 2,5 раза от показателей безопасности полетов в Российской Федерации в 2007 г., что будет соответствовать уровню безопасности полетов в США и странах Евросоюза. Целью 2030 года должно стать достижение уровня безопасности полетов, характеризуемого количеством авиакатастроф на 100 тысяч часов налета на регулярных перевозках, не превышающим величины 0,008.

Важными элементами обеспечения безопасности полетов являются:

- совершенствованием системы поддержания летной годности воздушных судов в эксплуатации;
- внедрение нового поколения бортовых систем безопасности на основе компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта;
- соблюдение экипажами установленных правил полетов воздушных судов;
- внедрение современных методов защиты воздушных судов от внешних воздействий;
- внедрение методов и средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях, подготовки экипажей к действиям в условиях чрезвычайных ситуаций;
- совершенствование системы поиска и спасания на воздушном транспорте, бортового аварийно-спасательного оборудования;
- совершенствование системы медицинского обеспечения полетов, внедрение в практику автоматизированного аппаратно-программного комплекса для медико-психологического предполетного и предсменного контроля авиаспециалистов;
- существенное увеличение количества подготавливаемого авиационного персонала образовательными учреждениями Минтранса России, повышение качества его подготовки на основе оснащения учебных заведений и авиационных учебных центров современной учебно-технической базой;
- внедрение новых средств идентификации и контроля характеристик эксплуатируемых воздушных судов на основе средств полетной информации и наземного контроля;
- совершенствование действующих и разработка новых требований к технологии

маркировки комплектующих изделий в процессе их изготовления и системе контроля их оборота в эксплуатации.

Обеспечение авиационной безопасности и антитеррористической защищенности.

Для предотвращения возможности террористических актов предусматривается:

- формирование в России системы авиационной безопасности, соответствующей рекомендуемой практике ИКАО и интегрированной в мировую систему авиационной безопасности;
- мониторинг состава и уровня угроз безопасности объектов воздушного транспорта;
- доведение оснащенности аэропортов России современными техническими средствами для обеспечения 100% досмотра багажа, грузов, почты и бортовых запасов. Оснащение международных аэропортов России современным оборудованием для обнаружения взрывчатых веществ, в том числе пластических;
- внедрение новых конструктивно-технических решений по авиационной безопасности на гражданских воздушных судах;
- внедрение в аэропортах и на объектах организации воздушного движения интегрированных систем безопасности, систем защиты от воздействия электронных помех и вмешательства в работу компьютерных комплексов;
- развитие системы информационного обеспечения авиационной безопасности;
- совершенствование взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти в сфере обеспечения авиационной безопасности, а также субъектов воздушного транспорта;
- обеспечение профессиональной подготовки сотрудников служб авиационной безопасности;
- обеспечение безопасности технологических процессов при транспортной деятельности гражданской авиации.

Развитие аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов предполагает:

- реформирование Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, ведомственных служб аэронавигационной информации, метеорологического обеспечения, реализацию мероприятий по организации единой системы авиационно-космического поиска и спасания, созданию и поэтапному развитию Аэронавигационной системы России в соответствии с Концепцией создания и развития Аэронавигационной системы России, одобренной Правительством России 4 октября 2006 года;
- развитие инфраструктуры Аэронавигационной системы России, обеспечивающей реализацию в Российской Федерации Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения, принятой ИКАО на период до 2020 года и основанной на технологиях цифровой связи, спутниковой навигации (CNS\ATM);
- развитие метеорологического обеспечения полетов воздушных судов;
- развитие Единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации.

В целях устойчивого развития воздушного транспорта России предусматривается проведение государственной политики, направленной на обеспечение отрасли квалифицированными кадрами по всем направлениям ее производственной и управленческой деятельности. Необходимо сохранение в системе Минтранса России учебных заведений, осуществляющих подготовку специалистов инженерно-технического, летного и диспетчерского состава по сертифицируемым и лицензируемым специальностям.

Предусматривается обновление парка воздушных судов в летных училищах, поставки новых и модернизации действующих тренажеров, обеспечения учебных заведений современными техническими средствами обучения, реализации международных стандартов обучения.

На морском транспорте.

Более высокий уровень безопасности мореплавания и охраны окружающей природной

среды обеспечивается путем:

- ввода в эксплуатацию требуемого количества судов обеспечивающего флота (аварийно-спасательных, гидрографических и др.), создания и поддержания на должном уровне береговых средств обеспечения безопасности мореплавания, поиска и спасения, связи;
- создания и поддержания на должном уровне систем мониторинга за судами, участия в международном сотрудничестве в сфере глобального мониторинга за судами;
- развитие целевых подходов к стандартам в обеспечении безопасной постройки и эксплуатации морских судов;
- повышением технической оснащённости Государственного морского надзора;
- мониторинга состава и уровня угроз безопасности объектов морского транспорта;
- обеспечение защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта от актов незаконного вмешательства, путём установки специализированного оборудования;
- развития материальной базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами.

Предусматривается:

- строительство и реконструкция систем управления движением судов, объектов Глобальной системы связи при бедствиях и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации и на трассах Северного морского пути, станций приёма и обработки информации Международной системы поиска и спасения (Космическая система поиска аварийных судов - спутниковая система слежения для поиска и спасания);
- строительство судов обеспечивающего флота (ледоколов, аварийно - спасательных, природоохранных, гидрографических), объектов берегового базирования бассейновых аварийно - спасательных управлений, приобретение глубоководного мобильного универсального оборудования. До 2015 года будет построено 90 единиц обеспечивающего флота. В 2016-2030 годах планируется продолжить строительство и модернизация судов обслуживающего флота (атомные и дизель-электрические ледоколы, аварийно-спасательные (включая понтоны), природоохранные, гидрографические и другие суда обеспечивающего флота). Потребность оценивается в 340 единиц флота.

Пополнение обеспечивающего флота предусматривается за счет:

- атомных ледоколов нового типа мощностью 60 МВт в количестве трёх единиц для обеспечения круглогодичной работы транспортных судов на трассах Северного морского пути;
- дизель-электрических ледоколов для обслуживания месторождений на шельфах северных морей и решения других задач, в том числе ледоколы специального назначения мощностью 20-30 МВт для охраны российских арктических акваторий с модификациями для линейной работы, вспомогательные ледоколы мощностью 10-12 МВт, портовые ледоколы-буксиры мощностью 6-7 МВт;
- многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 7 и 4 МВт, буксиров нового поколения, технических средств спасения с морских нефтегазовых объектов в ледовых условиях.

Обеспечение морской безопасности и антитеррористической защищённости достигается путем:

- формирования в Российской Федерации системы морской безопасности, соответствующей международным требованиям ИМО и интегрированной в мировую систему морской безопасности;
- полного оснащения морских портов и портовых средств современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);
- внедрения новых конструктивно-технических решений по морской безопасности на судах, используемых в целях морского судоходства;

- развития системы информационного обеспечения морской безопасности;
- повышения уровня взаимодействия по вопросам морской безопасности между субъектами морской транспортной деятельности и федеральными и региональными органами исполнительной власти;
- обеспечения профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением морской безопасности.

На внутреннем водном транспорте.

Обеспечение безопасности судоходства на внутренних водных путях путем:

- создания системы управления движением судов на внутренних водных путях на основе инновационных технологий;
- мониторинга состава и уровня угроз безопасности объектов внутренних водных путей и внутреннего водного транспорта;
- повышения уровня безопасности действующих гидротехнических сооружений, обеспечения безопасности при проектировании, строительстве, капитальном ремонте, вводе в эксплуатацию, реконструкции, восстановлении, консервации и ликвидации гидротехнических сооружений;
- регламентации и координации контрольных и надзорных функций государственных органов для повышения их эффективности в условиях снижения степени их вмешательства в деятельность субъектов рынка;
- охраны судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования, их защита от противоправных посягательств, совершенствование комплекса мер антитеррористического характера;
- обновления обслуживающего флота;
- реконструкции и развития сетей технологической связи на внутренних водных путях;
- приобретения программно-аппаратных средств для оснащения лабораторий навигационной информации.

Развитие страхования на внутреннем водном транспорте, в том числе:

- страхования пассажиров и экипажей судов;
- страхования ответственности перед третьими лицами при перевозках опасных грузов и лоцманской проводке судов.

Обеспечение транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте достигается путем:

- формирования в Российской Федерации системы обеспечения транспортной безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры, в том числе судоходных гидротехнических сооружений, и транспортных средств, соответствующей требованиям Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- оснащения речных портов, портовых средств и судоходных гидротехнических сооружений современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);
- внедрения новых конструктивно-технических решений по транспортной безопасности на судах, используемых в целях судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации;
- развития системы информационного обеспечения транспортной безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- повышения уровня взаимодействия по вопросам обеспечения транспортной безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств между субъектами речной транспортной деятельности и федеральными и региональными органами исполнительной власти;
- обеспечения профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением транспортной безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

5.4.2. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

Задачами транспортной стратегии по реализации цели 6 «Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду» являются:

6.1. Сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта (профессиональная подготовка и рационализация маршрутов).

6.2. Мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

6.3. Снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

Для снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и возникающих ущербов, необходимо:

- уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения более экологических видов транспортных средств;

- расширять применение транспортных средств с высокой топливной экономичностью на уровне мировых образцов;

- стимулировать использование транспортных средств работающих на альтернативных источниках (не нефтяного происхождения) топливо-энергетических ресурсов.

В целях улучшения качества персонала транспортных фирм и повышения его квалификации и ответственности в области транспортной безопасности, необходимо организовать постоянно действующую систему подготовки и переподготовки кадров среднего и высшего звена на базе коммерческих и государственных образовательных структур. Снизить долю человеческого фактора в общем количестве угроз за счет разработки программ образования и повышения квалификации транспортного персонала.

Ниже приведен перечень мер и мероприятий, обеспечивающих снижение вредного воздействия на окружающую среду, дифференцированных по видам транспорта.

На железнодорожном транспорте.

Для снижения вредного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду необходимо предусмотреть:

- расширение применения электротяги;

- снижение вредных выбросов на железнодорожном транспорте более чем в 3 раза;

- снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном транспорте: удельный расход электроэнергии на тягу поездов будет сокращен на 14,4 %, топлива – на 9,1 %.

В автодорожном хозяйстве.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах предусматривается реализация следующих мероприятий:

- развитие сети автомобильных дорог общего пользования и увеличение их пропускной способности, в том числе строительство автодорожных обходов крупных населенных пунктов и реконструкция перегруженных движением участков;

- разработка и внедрение новых методов и способов содержания автомобильных дорог общего пользования, особенно в зимний период, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

- развитие системы специализированного гидрометеорологического обслуживания, совершенствование методов прогнозирования и оперативного учета меняющихся метеословий, которые позволят перейти от борьбы с гололедицей к ее профилактике;

обустройство автомобильных дорог федерального значения современными инженерными средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий, установку шумозащитных экранов и защитных сеток, предотвращающих выход животных на проезжую часть и т.д.;

разработка и внедрение новых конструкций, материалов, технологий, которые позволят снизить пылеобразование и, предотвратить водную эрозию, а также применение конструктивно-технологических решений, предотвращающих нарушение природных ландшафтов (применение эстакад, тоннелей и т.д.).

Реализация указанных мер будет осуществляться на основе повышения экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Основной задачей в этой области является сокращение объемов выбросов автотранспортных средств, количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог.

На автомобильном транспорте.

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

- обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторных топлив;

- обеспечить экологическую безопасность автомобильного транспорта, путем повышения технического уровня транспортных средств, впервые регистрируемых на территории России, усиления контроля за техническим состоянием эксплуатируемых автомобилей по экологическим показателям, ограничения выбросов климатических газов и утилизации отходов транспортных предприятий;

- перейти на мировые экологические стандарты по потребляемому топливу, синхронизировав сроки их введения с требованиями экологических стандартов, предъявляемых к транспортным средствам, и обеспечив возможность эксплуатации транспортных средств предыдущих поколений в течение переходного периода;

- перевести 50% автомобильных парков крупных городов на альтернативные виды топлива.

На воздушном транспорте.

Повышение экологической безопасности воздушного транспорта предусматривает формирование долговременной государственной политики по снижению вредного воздействия авиации на окружающую среду с учетом рекомендаций ИКАО и включает:

- планомерное повышение сертификационных требований к вновь создаваемой авиационной технике;

- введение ограничений на поставку в российский парк воздушных судов, имеющих низкие показатели экологичности;

- экономическое стимулирование экологической модернизации эксплуатируемых воздушных судов или их замены;

- оптимизацию конфигурации воздушных трасс, воздушных коридоров, планирования территорий, организации рационального землепользования вблизи аэропортов;

- внедрение оптимальных по шуму приемов пилотирования при взлете и посадке самолетов в условиях повседневной эксплуатации;

- введение ограничений на полеты отдельных типов самолетов, наносящих наибольший вред окружающей среде, вплоть до запрета полетов;

- совершенствование систем обеспечения контроля соблюдения экологических стандартов и норм при деятельности воздушного транспорта, а также санитарных, ветеринарных норм и требований фитоконтроля;

- оснащение объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры очистными сооружениями и повышение их эффективности, сокращение водозабора за счет повторного использования технических вод, применение современных технологий и способов сбора и утилизации мусора, перевод котельных на газ;

- сокращение использования в авиационных технологиях вредных веществ, разработка технологий их утилизации.

Обновление эксплуатируемого парка воздушных судов позволит:

- сократить объемы эмиссии загрязняющих веществ вследствие сокращения топливопотребления воздушного транспорта в расчете на единицу транспортной работы в 1,5-2,0 раза;

- прекратить в период после 2015 года эксплуатацию на территории России воздушных судов, не удовлетворяющих по авиационному шуму требованиям главы 3 тома 1, а к 2030 году – не удовлетворяющих требованиям 4 главы приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации;

- качественно снизить при взлете и посадке авиационный шум и уровень эмиссии.

На морском транспорте.

Более высокий уровень охраны окружающей природной среды обеспечивается путем:

- ввода в эксплуатацию требуемого количества судов обеспечивающего флота, в т.ч. экологических;

- ориентирования транспортных фирм на приобретение двухкорпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов с ограниченным сроком службы 15 лет.

На внутреннем водном транспорте.

Обеспечение экологической безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте путем:

- 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.

Развитие страхования на внутреннем водном транспорте, в том числе страхования ответственности за негативное воздействие на окружающую среду при эксплуатации объектов водного транспорта.

5.5. Региональный аспект развития транспортной системы России

Общие для России задачи развития транспортного комплекса в зависимости от конкретных условий социально-экономического развития регионов имеют свою специфику, направленность и приоритеты, которые учитываются при разработке приоритетов государственной транспортной политики.

Развитие субъектов Российской Федерации Центра, Северо-Запада, Среднего Поволжья и Урала с наибольшим промышленным потенциалом и высокой плотностью населения будет ориентировано на рост инновационной экономики и потребительского сектора. При этом требования к транспортной системе будут меняться в сторону повышения качества, надежности, ритмичности, повсеместной доступности обслуживания, мобильности, полного удовлетворения потребностей в транспортных услугах. Приоритетное развитие получают пассажирский и грузовой автомобильный транспорт, системы высокоскоростных перевозок людей и товаров, сохраняются высокие темпы процесса автомобилизации населения, а также роста сектора комплексного транспортно-логистического обслуживания. Развитие

транспортной инфраструктуры в этих регионах будет направлено на повышение пропускной способности и технических характеристик существующей транспортной сети всех видов транспорта, строительство обходов крупных городов и хордовых транспортных коммуникаций, новых скоростных железных дорог, автомагистралей, в том числе платных, создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, создание крупных аэропортов-хабов, значительное развитие крупнейших транспортных узлов и морских портов. Повысится роль речного транспорта в обеспечении внутренних и внешнеторговых перевозок грузов, а также пассажиров, главным образом в туристических и рекреационных целях.

Развитие регионов Севера европейской России, большей части Сибири и Дальнего Востока, имеющих наибольший ресурсный потенциал и низкую плотность населения, будет направлено на освоение новых месторождений полезных ископаемых, в том числе на континентальном шельфе, и повышение качества жизни людей. В этих условиях приоритетное развитие получит железнодорожный транспорт, обеспечивающий экономически эффективное освоение крупных потоков массовых грузов, в том числе на экспорт, а также повышение надежности и снижение стоимости жизнеобеспечения удаленных и труднодоступных районов страны. Также важную роль будет играть морской транспорт. Важнейшей задачей является развитие судоходства по трассе Северного морского пути. В перспективе возможно его превращение в международный транспортный путь. Речь идет в первую очередь о модернизации и обновлении ледокольного и транспортного флота, совершенствовании тарифной системы.

Продолжится развитие сети магистральных автомобильных дорог федерального и регионального значения, а также создание подъездов от населенных пунктов к железнодорожным станциям. На первый план выдвигаются проблемы повышения доступности транспортных услуг для населения, поэтому развитие внутреннего водного транспорта, расширение сети региональных авиаперевозок требуют скоординированных усилий всех уровней государственного управления.

В регионах Черноземного Центра, Северного Кавказа, Поволжья, южных районов Урала, Сибири и Дальнего Востока с развитым агропромышленным комплексом преимущественное развитие должна получить местная автодорожная сеть с твердым покрытием, которая в перспективе должна соединить все населенные пункты.

Рост объемов внешней торговли страны и транзитных перевозок, а также приграничного сотрудничества с соседними странами, потребует развития транспортной инфраструктуры пограничных пунктов пропуска и на подходах к крупным морским портам.

Указанные особенности отдельных групп регионов России предопределяют направления развития транспорта в федеральных округах страны.

В Северо-Западном федеральном округе транспорт является одной из отраслей специализации и играет важнейшую роль в развитии внешнеторговых связей России. В перспективе, по мере роста перевозок по евроазиатским транспортным направлениям «Север-Юг» и «Восток-Запад», возрастет его роль в обеспечении транзитных перевозок.

Приоритетами развития транспорта в округе являются создание и развитие скоростных перевозок пассажиров и грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, модернизация и строительство новых портовых комплексов на Балтике, Белом и Баренцевом морях с увеличением грузооборота к 2030 году портов Северного бассейна – в 3,3 раза и портов Балтийского бассейна – в 2 раза, развитие железнодорожных, автомобильных и трубопроводных подходов к ним, формирование и устойчивое функционирование транспортных связей Калининградской области с другими регионами России. Развитие транспорта в Республике Коми и Ненецком автономном округе будет ориентировано на обеспечение освоения месторождений полезных ископаемых и повышения доступности транспортных услуг для населения удаленных и труднодоступных районов. Эти два региона, а также Мурманская и Архангельская области, имеют наибольшую потребность в развитии социально-значимых пассажирских авиаперевозок. Развитие внутреннего водного

транспорта будет направлено на использование водных путей, главным образом Волго-Балтийского водного пути, и речных портов для осуществления прямых водных перевозок с использованием судов смешанного плавания в направлении Северной и Западной Европы. Предусматривается комплексное развитие наиболее крупных транспортных узлов округа – Санкт-Петербургского и Мурманского, важнейшей составной частью которого является развитие сферы транспортно-логистических услуг.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва, организация скоростного движения на направлениях Санкт-Петербург – Москва и Санкт-Петербург – Бусловская;

- строительство технологических линий Петяярви-Каменогорск, Мурмаши-2 – Лавна;

- строительство второго мостового перехода через реку Шую направления Санкт-Петербург – Мурманск;

- реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на Южном берегу Финского залива;

- развитие Санкт-Петербургского и Мурманского железнодорожных узлов;

- строительство дополнительных главных путей на участках Мурманск – Петрозаводск, Выборг – Бусловская, Выборг – Каменногорск, Мга – Сонково - Ярославль, Вырица – Батецкая, Мга – Гатчина – Веймарн, Обозерская – Архангельск, Тосно – Любань.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство скоростной автомагистрали Москва - Санкт-Петербург,

- развитие автомобильных дорог в составе международных транспортных коридоров, обеспечение их соответствия требованиям к международным магистралям для интеграции в Европейскую сеть автомобильных дорог, включая реконструкцию автомобильных дорог федерального значения М-10 «Россия» Москва – Санкт-Петербург и М-10 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг - граница с Финляндией, М-8 «Холмогоры», М-18 «Кола», М-20 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель до границы с Республикой Беларусь и др.;

- реконструкция автодорожных подходов к государственной границе Российской Федерации на территории Ленинградской, Псковской и Мурманской областей, Республики Карелия;

- строительство подъезда к морскому торговому порту Усть-Луга от автомобильной дороги М-11 «Нарва» и автомобильной дороги Великий Новгород – Усть-Луга;

- начало строительства второго дальнего обхода Санкт-Петербурга.

На территории Санкт-Петербурга к числу приоритетных относятся работы по:

- развитию въездных магистралей;

- формированию системы магистралей скоростного и непрерывного движения за счет завершения строительства Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга, Западного скоростного диаметра, набережных реки Невы и запуска строительства новой скоростной платной автомагистрали с мостом через реку Неву в створе ул. Фаянсовая – ул. Зольная (восточного скоростного радиуса), нового северного выхода из центральных районов (со Смольной набережной) на КАД с мостом в створе Арсенальной улицы;

- совершенствованию системы городских магистралей, обеспечивающих подходы к магистралям скоростного движения;

- развитию дорожной сети, обеспечивающей подходы ко всем районам Большого порта Санкт-Петербург и строящемуся паромно-пассажирскому терминалу на Васильевском острове;

- развитию связей периферийных районов и обеспечению отвода транзитного и грузового транспорта от зоны исторического центра города за счет формирования системы дуговых магистралей;

–сооружению новых и реконструкции действующих двухуровневых пересечений железнодорожных путей с улично-дорожной сетью города.

На воздушном транспорте:

- строительство и реконструкция объектов в аэропортах Санкт-Петербург, Калининград, Псков, Великий Устюг, Мурманск, Петрозаводск, Архангельск, Сыктывкар, Воркута, Нарьян-Мар, Амдерма, Усинск, Ухта;

- создание Санкт-Петербургского укрупненного центра организации воздушного движения и модернизация Калининградского укрупненного центра организации воздушного движения.

На морском транспорте:

- модернизация и строительство портовых терминалов по перевалке угля, контейнеров, нефти и нефтепродуктов в Мурманском транспортном узле;

- строительство терминала по перевалке сжиженного газа в пос. Териберка, Мурманская область;

- реконструкция и строительство объектов инфраструктуры в морском порту Архангельск;

- строительство морского порта в г.Беломорске, в состав которого войдут два грузовых района – специализированный угольный комплекс и универсальный комплекс;

- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

- реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Санкт-Петербург, включая канал, акваторию и причалы порта; строительство морского пассажирского терминала на Васильевском острове и реконструкция участка морского фарватера, систем безопасности и средств навигационного обеспечения;

- реконструкция причалов и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса в порту Высоцк;

- реконструкция объектов инфраструктуры порта Выборг;

- развитие морского порта Усть-Луга, формирование акватории его южной и северной частей, включая операционную акваторию контейнерного терминала, строительство специализированных причалов;

- строительство глубоководного порта в г. Балтийске;

- реконструкция и строительство портовых терминалов в Калининградском транспортном узле;

- реконструкция и строительство терминалов обеспечивающих работу Балтийской трубопроводной системы и разработку шельфовых месторождений;

- реконструкция и строительство объектов государственной собственности рыбохозяйственного комплекса в морских портах Архангельск, Калининград, Санкт-Петербург;

- создание тыловой инфраструктуры портов, в том числе контейнерных терминалов, таможенных складов и логистических центров.

На внутреннем водном транспорте:

- реконструкция и развитие инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути, включая строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла;

- реконструкция Беломорско-Балтийского канала;

- реконструкция Северо-Двинской шлюзованной системы.

В период 2016 – 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство технологических линий Сыктывкар – Пермь (Соликамск), Вендинга – Карпогоры, Сосногорск – Индига, Воркута – Усть-Кара;

- создание альтернативного транспортного направления с Урала в порты Белого и Баренцева морей;

- электрификация участков Бологое-Дно-Печоры-Псковские, Ордеж и Будугощ -

Ярославль;

- строительство дополнительных главных путей на участках Обозерская - Беломорск, Чум – Инта – Коноша, Мга – Сонково – Ярославль.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- завершение строительства скоростной платной магистрали Москва – Санкт-Петербург;

- реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях: «Европа – Западный Китай» Санкт-Петербург – Вологда – Йошкар-Ола – Казань – Оренбург – граница Казахстана, «Северо-Запад – Сибирь» Санкт-Петербург – Котлас - Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск, «Северо-Восток – Полярный Урал» Сыктывкар – Воркута с подъездом к Нарьян-Мару;

- реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" Санкт-Петербург – Выборг – граница Финляндии с организацией платного проезда;

- формирование платного автодорожного маршрута Санкт-Петербург – Псков - граница Республики Беларусь;

- комплексная модернизация и развитие дорожной сети в Мурманском транспортном узле;

- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожные маршруты по кратчайшему расстоянию, Сыктывкар – Архангельск – граница Финляндии, Москва – Ярославль – Вологда, Санкт-Петербург – Псков - граница Республики Беларусь, Псков - Смоленск и др.;

- модернизация и развитие имеющихся пограничных автомобильных пунктов пропуска с учетом увеличения их пропускной способности не менее чем в 2,5 раза.

На воздушном транспорте:

- развитие наземной инфраструктуры для осуществления региональных перевозок в Республике Коми, Ненецком автономном округе, Архангельской, Вологодской и Мурманской областях: Вологда, Инта, Печора, Пижма, Верхняя Тойма, Шенкурск и др.

На морском транспорте:

- строительство нового грузового района и реконструкция подходного канала в порту Архангельск;

- развитие портов Мурманск, Приморск, Выборг, Высоцк, Усть-Луга, Калининград, Балтийск;

- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов.

На внутреннем водном транспорте:

- модернизация и создание контейнерных терминалов в портах Санкт-Петербург, Калининград, Архангельск, Подпорожье, Череповец, Петрозаводск, Беломорск, развитие железнодорожных и автомобильных подходов к ним.

Центральный федеральный округ обладает развитой транспортной системой, главными задачами развития которой является технологическая модернизация, повышение конкурентоспособности и качества обслуживания населения и экономики, обеспечение устойчивой работы транспорта в условиях растущих объемов перевозок грузов и пассажиров. Одной из важнейших проблем округа является развитие Московского транспортного узла – наиболее крупного в России.

Приоритетами развития транспорта в округе являются создание и развитие скоростных перевозок пассажиров и грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, комплексное развитие Московского транспортного узла и максимальный вынос грузовой работы за его пределы с созданием необходимой инфраструктуры, в том числе логистической, в Московской области и сопредельных регионах, повышение пропускной способности автомобильных дорог федерального и регионального значения, комплексное развитие Московского авиаузла с созданием на его базе хаба с системой скоростных автодорог и железнодорожных линий, связывающих аэропорты между собой и с

центральной частью города, развитие аэропортов местного значения для осуществления внутрирегиональных авиаперевозок и как запасных для Московского узла, создание транспортно-логистической системы для обслуживания агропромышленного комплекса, прежде всего в Центрально-Черноземном районе, развитие перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство высокоскоростной линии Москва – Санкт-Петербург;
- формирование скоростной пассажирской линии «Центр - Юг» (Москва – Адлер) со строительством новой линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск;
- организация скоростного движения на линии Москва – Нижний Новгород;
- электрификация участка Ртищево – Кочетовка;
- развитие Московского железнодорожного узла;
- строительство обхода Ярославского железнодорожного узла;
- реконструкция мостов через реку Ока на участке Жилево – Ожерелье, через реку Дон на участке Лиски – Россось и на участке Лев Толстой – Елец;
- строительство дополнительных главных путей на участках Ярославль – Нерехта, Крюково - Клин, Воскресенск - Рязань, Столбовая - Серпухов, Бекасово – Нара, Москва – Крюково и Мга – Сонково – Ярославль.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство скоростной автомагистрали Москва - Санкт-Петербург;
- строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области,
- строительство нового выхода на Московскую кольцевую автодорогу с федеральной дороги М-1 "Беларусь", строительство автомобильной дороги на участке МКАД - г. Ногинск с обходом Ногинска;
- строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог М-1 «Беларусь» –Москва - граница с Республикой Беларусь, М-2 «Крым» – Москва – Тула – Орел – Курск - Белгород - граница с Украиной, М-3 «Украина» – Москва – Калуга - Брянск - граница с Украиной, М-4 «Дон» – Москва – Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск, М-5 «Урал» - Москва – Рязань – Пенза – Самара - Уфа – Челябинск, М-6 «Каспий» - Москва – Тамбов - Волгоград – Астрахань, М-7 «Волга» - Москва – Владимир - Нижний Новгород - Казань – Уфа, М-8 «Холмогоры» - Москва – Ярославль - Вологда – Архангельск, М-9 «Балтия» - Москва - Волоколамск - граница с Латвийской Республикой, А-141 Брянск – Смоленск - граница с Республикой Беларусь;
- проектирование новой автомобильной дороги федерального значения по маршруту Москва - Саранск – Ульяновск – Екатеринбург;
- обустройство автомобильных дорог необходимыми объектами транспортно-дорожной и сервисной инфраструктуры (мотели и кемпинги, АЗС, станции технического обслуживания автомобилей, охраняемые стоянки автомобилей, объекты информационного обеспечения).

В Московском транспортном узле предусматривается:

- реконструкция участков автомобильных дорог, входящих в систему международных транспортных коридоров;
- строительство участков платных автомобильных дорог на концессионной основе;
- преобразование радиально-кольцевой структуры автодорожной сети Московской области в сетевую структуру с созданием хордовых автодорог, обеспечивающих разгрузку МКАД и головных участков радиальных автодорог;
- строительство новых вводов в Москву радиальных автодорог;
- поэтапное формирование 4-го транспортного кольца в г. Москве, которое в перспективе обеспечит связь между радиальными вводами федеральных автомобильных дорог;
- реализация мероприятий, направленных на повышение безопасности движения,

включая строительство пешеходных переходов и транспортных развязок в разных уровнях, устройство освещения дорог, замену железнодорожных переездов пересечениями в разных уровнях и т.д.

На воздушном транспорте:

- строительство и реконструкция объектов в аэропортах Московского авиационного узла (Домодедово, Внуково, Шереметьево, Быково), Воронеж, Липецк, Брянск, Калуга, Курск, Тамбов;

- создание Московского укрупненного центра организации воздушного движения.

На внутреннем водном транспорте:

- реконструкция канала им. Москвы, Москворецкой и Окской шлюзованных систем.

В период 2016 – 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство глубокого обхода Московского транспортного узла;
- электрификация участков Галич – Кострома, Будогощь – Ярославль, Сонково – Дно – Печоры – Псковские, Ордеж;

- организация скоростного движения на линиях Москва – Смоленск – Красное, Москва – Курск, Москва – Калуга – Брянск (Суземка), Москва – Ярославль, Москва – Рязань – Мичуринск – Саратов;

- укладка дополнительных главных путей на участках Мга - Сонково – Ярославль, Рыбное - Узуново.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- завершение строительства скоростной платной магистрали Москва – Санкт-Петербург;

- строительство и реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях: «Центр – Урал» Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург, Псков – Смоленск, Калуга – Тверь – Владимир – Рязань – Тула;

- строительство автомагистралей и скоростных дорог по направлениям Москва – Смоленск – граница с Республикой Беларусь, Москва – Ярославль – Вологда, Москва – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Челябинск – граница Казахстана с ответвлением Челябинск – Екатеринбург, Москва – Тамбов - Волгоград – Астрахань, Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск, Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница Украины с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

На воздушном транспорте:

- дальнейшее развитие аэропортов Московского узла, Ярославль, Иваново, Кострома, Смоленск, Белгород, Орел;

- развитие аэропортов местного значения, а также для малой авиации.

На внутреннем водном транспорте:

- модернизация Южного порта в Москве, Ярославле, строительство порта в Дмитрове с созданием транспортно-логистических комплексов;

- развитие портовых перегрузочных комплексов в опорных водно-транспортных пунктах: Твери, Рязани, Касимове, Коломне, Серпухове, Муроме;

- реконструкция Московского Северного, Ярославского пассажирских вокзалов и создание благоустроенной береговой инфраструктуры в местах проведения экскурсии и отдыха туристов в портах Кимры, Углич, Кострома и др.

В Южном федеральном округе транспорт является одной из важнейших отраслей экономики и его развитие направляется на решение следующих основных задач:

- развитие транспортной системы регионов округа, особенно Чеченской Республики и других республик Северного Кавказа для повышения темпов их социально-экономического прогресса и увеличения объемов межрегиональных связей;

- транспортное обеспечение растущих объемов внешней торговли страны и

международного транзита. Это, прежде всего, связано с развитием морских и наземных коммуникаций евроазиатского транспортного направления «Север-Юг», увеличением переработки внешнеторговых грузов в отечественных морских портах Черного и Азовского морей, активизацией международного сотрудничества в рамках Евразийского экономического сообщества и Организации черноморского экономического сотрудничества;

- развитие рекреационных возможностей региона и подготовка к проведению в 2014 году в Сочи XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр.

Приоритетами развития транспорта в округе являются создание скоростных железнодорожных и автодорожных направлений, повышение пропускной способности сетей всех видов транспорта, включая усиление подходов к морским портам, строительство новых железных и автомобильных дорог, воднотранспортных межбассейновых соединений, комплексное развитие крупнейшего Новороссийского транспортного узла и формирующейся агломерации Ростов-на-Дону – Аксай – Батайск – Новочеркасск, создание на территории округа транспортно-логистической инфраструктуры, увеличение мощностей всех морских портов с ростом их грузооборота к 2030 году в 1,9 раза, развитие перевозок пассажиров морским и речным транспортом. На воздушном транспорте предусматривается развитие аэропорта в г. Ростов-на-Дону в качестве хаба международных и внутренних магистральных перевозок, а также крупных аэропортов в городах Краснодар, Волгоград, Минеральные Воды. Для развития местных воздушных перевозок будут развиваться аэропорты центров субъектов Российской Федерации, местные связующие и курортные аэропорты.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- формирование скоростной пассажирской линии «Центр - Юг» (Москва – Адлер) со строительством новой линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск;

- комплексная реконструкция участка Им. М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла;

- электрификация участков Трубная – Аксарайская, Юровский – Темрюк – Кавказ, Тамань, раз. 9 км - Юровский – Анапа, Трубная – Верхний Баскунчак, Верхний Баскунчак – Аксарайская;

- реконструкция Большого и Малого Новороссийских тоннелей;

- реконструкцию тоннелей на участках Кривенковская – Белореченская и Туапсе – Адлер;

- реконструкция мостов через реку Волга на участке Аксарайская – Астрахань;

- строительство дополнительных главных путей на участках Туапсе – Сочи – Адлер, Энеем – Кривенковская, Тимашевская – Крымская, Котельниково – Тихорецкая, Тихорецкая – Кореновск, Энем – Крымская, Юровский – Гостагаевский, Крымская – Юровский - Вышестеблиевская, Ахтуба – Трубная, Волгоград – Котельниково,

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство участков автомобильной дороги М-27 Джубга – Сочи, 3-ей очереди обхода г. Сочи, автомобильной дороги Адлер – Красная Поляна, а также дублера Курортного проспекта и транспортных развязок на его пересечении с улично-дорожной сетью города;

- строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог М-4 «Дон» – Москва – Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар – Новороссийск, М-6 «Каспий» - Москва – Тамбов - Волгоград – Астрахань, М-21 Волгоград - Каменск-Шахтинский - граница с Украиной, М-23 Ростов-на-Дону – Таганрог - граница с Украиной, М-29 «Кавказ» - Краснодар – Грозный - Махачкала - граница с Азербайджанской Республикой, А-155 Черкесск – Домбай, автодорог Алагир – Нижний Зарамаг - граница с Республикой Грузия и Астрахань – Махачкала;

- реконструкция автодорожных подходов к государственной границе с Украиной, подъезда к морскому порту Кавказ, проектирование моста через Керченский пролив;

- строительство автомобильной дороги Краснодар - Абинск – Кабардинка на

концессионной основе.

На воздушном транспорте:

- строительство и реконструкция объектов в аэропортах Волгоград, Сочи, Анапа, Минеральные Воды, Астрахань, Ростов-на-Дону, Краснодар Махачкала, Нальчик, Элиста, Ставрополь, Владикавказ, Майкоп, Магас, Грозный;
- создание Ростовского укрупненного центра организации воздушного движения.

На морском транспорте:

- строительство терминалов по перевалке мазута, зерна, контейнеров, глиноземов, сухих минеральных удобрений и лесных грузов Новороссийского транспортного узла;
- реконструкция объектов федеральной собственности морского порта Таганрог, включая подходной канал;
- развитие объектов инфраструктуры порта Кавказ;
- строительство и реконструкция объектов инфраструктуры порта Темрюк;
- создание сухогрузного района порта Тамань, включая строительство комплексов универсального назначения, для перевалки угля, контейнеров, паромного сообщения;
- реконструкция порта Сочи, включая реконструкцию и строительство 15 морских пассажирских терминалов в морском порту Сочи с созданием береговой инфраструктуры для восстановления местных пассажирских морских линий, строительство грузового района порта Сочи с береговой инфраструктурой в устье р.Псоу и объектов инфраструктуры в устье р.Мзымта;
- строительство портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов;
- строительство портового железнодорожного сортировочного парка порта Махачкала;
- строительство объектов федеральной собственности морского порта Оля, включая строительство первой очереди второго грузового района;
- реконструкция и строительство объектов государственной собственности порта Астрахань.

На внутреннем водном транспорте:

- реконструкция гидроузлов Волго-Донского канала, Волгоградского и Николаевского гидроузлов, плотины Кочетовского гидроузла, Северско-Донецкой и Манычской шлюзованных систем, устранение отдельных лимитирующих участков внутренних водных путей Азово-Донского и Волжского бассейнов.

В период 2016 – 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- восстановление железнодорожной инфраструктуры в Чеченской Республике;
- организация интермодального сообщения Аэропорт – Минеральные воды – Кисловодск, с реконструкцией железнодорожных линий;
- строительство новой линии Кривенковская – Адлер;
- организация скоростного движения Ростов – Краснодар, Ростов – Минеральные Воды, Краснодар – Минеральные Воды, Саратов – Волгоград;
- строительство стратегической линий Коммунистическая – Кочевая;
- строительство социально-значимой линии Волгоград – Элиста,
- строительство грузообразующей линии Солдатская – Тырныауз;
- создание второго входа в Новороссийский порт.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство автомагистралей и скоростных дорог по направлениям Москва – Тамбов - Волгоград – Астрахань, Москва – Ростов-на-Дону – Новороссийск, Москва – Тула – Орел – Курск – Белгород – граница Украины с использованием механизмов государственно-частного партнерства;
- строительство моста через Керченский пролив;
- строительство и реконструкция автомобильных дорог, формирующих кольцевой маршрут вокруг Черного моря на территории Российской Федерации;

- включение в сеть дорог федерального значения дороги, обеспечивающей подъезд от федеральной сети России к морскому порту Оля;

- комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах Ростов-на-Дону и Новороссийск.

На воздушном транспорте:

- дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения: Ейск, Таганрог, Кизляр и др.

На морском транспорте:

- дальнейшее развитие портов Новороссийск, Сочи, Туапсе, Таганрог, Ростов-на-Дону, Азов, Ейск, Темрюк, Кавказ, Оля, Махачкала, Тамань.

На внутреннем водном транспорте:

- строительство новых причалов и терминалов в Волгограде и других речных портах;
- развитие водно-транспортного соединения между Азово-Черноморским и Каспийским бассейнами.

Развитие транспорта в Приволжском федеральном округе будет определяться, с одной стороны, развитием его экономики – реализацией промышленного и сельскохозяйственного потенциала регионов, ростом потребительского сектора, с другой стороны, повышением значения транспортной системы округа для осуществления перевозок в межрегиональном, внешнеторговом и транзитном сообщениях.

Благоприятное транспортно-географическое положение округа на пересечении двух евроазиатских транспортных направлений «Север-Юг» и «Восток-Запад» оказывает исключительно большое влияние на формирование его производственного комплекса и торговли. При этом транспортный комплекс может стать «локомотивом» экономического развития округа.

Приоритетами развития транспорта в округе являются создание скоростных железнодорожных направлений, повышение пропускной способности основных магистральных направлений транспортной сети, включая железнодорожную инфраструктуру, автомобильные дороги федерального и регионального значения, внутренние водные пути, создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, развитие авиатранспортной инфраструктуры с формированием хабов международных и внутренних магистральных перевозок на базе аэропортов Самары и Уфы, строительство метрополитена в Уфе.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- организация скоростного движения на линии Москва – Нижний Новгород;
- строительство обхода Саратовского железнодорожного узла;
- электрификация участка Сызрань – Сенная, Кинель – Оренбург, Ртищево - Кочетовка;
- реконструкция мостового перехода через р. Волга на участке Ульяновск - Акбаш, а также моста на участке Сызрань – Безенчук;
- строительство технологической линии Яйва – Соликамск;
- строительство дополнительных главных путей на участках Чишмы – Ульяновск, Лянгазово – Котельнич, Дема – Чишмы, Калино - Левшино.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог М-5 «Урал» - Москва – Рязань – Пенза – Самара - Уфа – Челябинск, М-7 «Волга» - Москва – Владимир - Нижний Новгород - Казань – Уфа;

- реконструкция автомобильных дорог М-32 Самара - Большая Черниговка - граница с Республикой Казахстан, 1Р 242 Пермь – Екатеринбург, 1Р 158 Нижний Новгород – Арзамас – Саранск;

- проектирование новой автомобильной дороги федерального значения по маршруту Москва - Саранск – Ульяновск – Екатеринбург.

На воздушном транспорте:

- развитие аэропортов Самара, Нижний Новгород, Уфа, Пермь, Пенза, Саратов, Казань, Оренбург, Ульяновск, Ижевск, Киров, Орск, Саранск, Нижнекамск;
- создание Самарского укрупненного центра организации воздушного движения.

На внутреннем водном транспорте:

- строительство низконапорного гидроузла на р.Волге в Нижегородской области;
- реконструкция элементов Городецкого, Чебоксарского, Самарского и Саратовского гидроузлов на р. Волга, Чайковского, Пермского и Нижне-Камского гидроузлов на р.Каме, Павловского гидроузла на р.Белой.

В период 2016 – 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- организация скоростного движения на линиях Москва – Рязань – Мичуринск – Саратов, Самара – Саранск, Самара – Пенза, Самара – Саратов, Саратов – Волгоград;
- строительство обхода Пермского железнодорожного узла;
- электрификация участков Кандры – Инза и Ульяновск – Сызрань;
- реконструкцию моста через реку Кама в Пермском узле;
- строительство вторых мостовых переходов через реку Волга на участках Ульяновск – Димитровград, Анисовка - Саратов и третьего мостового перехода на участке Кинель – Сызрань;

- создание альтернативного транспортного направления с Урала в порты Белого и Баренцева морей (Сыктывкар – Пермь (Соликамск)).

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство и реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях: «Центр – Урал» Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург, «Европа – Западный Китай» Санкт-Петербург – Вологда – Йошкар-Ола – Казань – Оренбург – граница Казахстана, автодороги Казань – Пермь;

- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва – Нижний Новгород – Казань – Челябинск – граница Казахстана с ответвлением Челябинск – Екатеринбург;

- комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах - Нижнем Новгороде, Казани, Перми.

На воздушном транспорте:

- дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения: Чебоксары, Бугульма, Балаково, Бугуруслан и др.

На внутреннем водном транспорте:

- строительство новых причалов и терминалов в речных портах Нижнего Новгорода, Самары, Тольятти, Казани, Ульяновска, Перми, модернизация портов Сарапул, Камбарка, Березники, Левшино;

- реконструкция пассажирской инфраструктуры.

В Уральском федеральном округе транспортная система призвана обеспечить развитие старейшего в России индустриального региона, а также освоение перспективных месторождений полезных ископаемых. Основные широтные коммуникации округа входят в состав евроазиатского транспортного направления «Восток-Запад».

Приоритетами развития транспорта в округе являются строительство новых грузообразующих и технологических железнодорожных линий, главным образом, в рамках реализации проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный» и на севере Ямало-Ненецкого автономного округа, создание скоростного железнодорожного соединения в рамках городской системы Екатеринбург – Челябинск, увеличение пропускной способности магистральной сети железных и автомобильных дорог, развитие транспортных коммуникаций в направлении Казахстана и Китая, создание современной системы

транспортно-экспедиционного и логистического обслуживания в пунктах взаимодействия различных видов транспорта, прежде всего, в крупнейших узлах – Екатеринбурге и Челябинске, формирование на базе аэропорта Екатеринбурга хаба для международных и внутренних магистральных воздушных перевозок и развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах, строительство метрополитена в Челябинске. Рост добычи полезных ископаемых в Ямало-Ненецком автономном округе будет стимулировать использование Северного морского пути.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство грузообразующей линии Полуночное – Обская-Паюта – Бованенково;
- строительство технологических линий Салехард – Надым и Паюта – Бованенково;
- строительство стратегической линии Коновалово - Называевская;
- строительство дополнительных главных путей на участках Челябинск – Нижняя - Каменск-Уральский, Тобольск – Сургут, Сургут – Ульт-Ягун, Калино – Левшино;
- реконструкция мостового перехода через реку Тура на участке Егоршино – Тавда.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-5 "Урал" Москва – Рязань – Пенза – Самара - Уфа – Челябинск, М-36 Челябинск - Троицк до границы с Республикой Казахстан, М-51, М-53, М-55 «Байкал» - Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск - Улан-Удэ – Чита;
- реконструкция участков автомобильных дорог 1Р 242 Пермь – Екатеринбург, 1Р 351 Екатеринбург – Тюмень, 1Р 402 Тюмень - Ялуторовск - Ишим – Омск.

На воздушном транспорте:

- развитие аэропортов Екатеринбург, Челябинск, Нижневартовск, Магнитогорск, Ханты-Мансийск, Сургут, Тюмень, Новый Уренгой, Урай, Надым, Когалым, Ноябрьск, Ямбург, Салехард, Нефтеюганск;
- создание Екатеринбургского и Тюменского укрупненных центров организации воздушного движения.

На морском транспорте.

- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов.

На внутреннем водном транспорте:

- создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта – до 2015 года в речных портах Ханты-Мансийск, Салехард, Тюмень, Тобольск и Сургут;
- реконструкция инфраструктуры пассажирских объектов.

В период 2016 – 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- организация скоростного движения на линии Екатеринбург – Челябинск;
- строительство грузообразующих линий Русское – Заполярная, Муслумово – Теченская;
- строительство вторых мостовых переходов через реки Обь, Большой Салым, Демьянка на линии Тобольск – Сургут;
- строительство социально-значимой линии Ханты-Мансийск – Салым;
- строительство технологических линий Воркута – Усть-Кара, Бованенково – Харасавэй, Паюта – Новый Порт, Коротчаево – Русское – Игарка;
- строительство дополнительных главных путей на участках северный обход Свердловского узла, Богданович – Алапаевск – Смычка, Азиатская – Чусовская – Левшино, Путевка – Богданович.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог

федерального значения, на направлениях: «Центр – Урал» Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург, «Северо-Запад – Сибирь» Санкт-Петербург – Котлас - Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск, автодороги Тюмень – Салехард;

- строительство новой автодороги Салехард – Новый Уренгой – Сургут;
- строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва – Нижний Новгород – Казань – Челябинск – граница Казахстана с ответвлением Челябинск – Екатеринбург;
- комплексная модернизация и развитие дорожной сети Екатеринбургского транспортного узла.

На воздушном транспорте:

- дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения. Курган, Березово, Тобольск, Кондинск, Нягань, Тарко-Сале, Харасавэй и др.

На морском транспорте.

- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов.

На внутреннем водном транспорте:

- создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта в портах Уренгой, Надым, Сергино, Нижневартовск и Нефтеюганск.

В Сибирском федеральном округе задачи развития транспортной системы значительно отличаются по различным регионам в зависимости от их специализации, уровня экономического и социального развития, географических характеристик.

Приоритетами развития транспорта в южных районах Сибири, где в наибольшей степени развито промышленное и сельскохозяйственное производство, являются дальнейшее развитие железнодорожных и автодорожных коммуникаций в полосе евроазиатского транспортного направления «Восток-Запад», включая Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и новых железнодорожных линий к близлежащим месторождениям полезных ископаемых, строительство новых автомобильных дорог к населенным пунктам, реконструкция автодорог на подходах к государственной границе в южной части региона для обеспечения прямых выходов на Китай, ускоренное развитие транспортно-логистических центров, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок в связи повышением мобильности населения и развитием рекреационного потенциала регионов, создание на базе крупнейших аэропортов Новосибирска и Красноярска хабов для перевозок по международным и внутренним воздушным линиям, строительство метрополитенов в Омске и Красноярске.

Приоритетами развития транспорта в северных районах Сибири является строительство и развитие меридиональных и широтных опорных железнодорожных и автодорожных направлений, а также развитие коммуникаций Северного морского пути. Для прибрежных и островных арктических районов Сибири морской транспорт останется безальтернативным видом транспорта. Сохранится его роль в вывозе продукции Норильского горно-металлургического комбината, леса из Игарки на экспорт. Наряду с аэропортами крупных промышленных центров предусматривается развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок в Таймырском и Эвенкийском автономных округах, республиках Бурятия и Тыва, Красноярском крае, Томской и Иркутской областях.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство обхода Читинского железнодорожного узла;
- строительство второго мостового перехода через реку Обь на участке Рямы – Каменьна-Оби, реконструкция тоннелей Первого Джебского, Крольского и Манского на участке Саянская – Кошурниково;
- реконструкция Кипарисовского, Облучинского, Владивостокского, Лагар-Аульского тоннелей на Транссибе;

- электрификация участков Улан-Удэ – Наушки, Борзя – Забайкальск, Карасук (Осолодино) – Татарская – Называевская - Коновалово;
- строительство социально-значимой линии Бийск – Горно-Алтайск;
- строительство грузообразующих линий Кызыл – Курагино, Нарын – Лугокан;
- начало строительства Северо-Сибирской магистрали (Нижевартовск – Белый Яр – Усть-Илимск), в том числе участок Ельчимо – Чадобец;
- строительство технологических линий Карабула – Ельчимо, Коновалово - Называевская;
- строительство дополнительных главных путей на участках Томусинская – Ерунаково, Рямы – Камень-на-Оби, Карасук – Татарская, Саянская – Кошурниково, Карымская - Забайкальск, участках БАМа.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-51, М-53, М-55 «Байкал» - Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск - Улан-Удэ – Чита, М-54 «Енисей» - Красноярск – Абакан - Кызыл - граница с Монголией, «Виллой» - от автомобильной дороги М-53 «Байкал» - Братск - Усть-Кут - Мирный – Якутск;
- реконструкция участков автомобильных дорог 1Р 402 Тюмень - Ялуторовск - Ишим – Омск, М-52 «Чуйский тракт» - Новосибирск - Бийск - граница с Монголией;
- реконструкция автодорожных подходов к государственной границе с Республикой Монголией и Республикой Казахстан.

На воздушном транспорте:

- развитие аэропортов Новосибирск, Красноярск, Омск, Барнаул, Кемерово, Новокузнецк, Братск, Томск, Иркутске, Абакан, Кызыл, Улан-Удэ, Чита, Горно-Алтайск, Норильск, Новокузнецк, Братск, Тура, Туруханск, Таштагол, Бийск, Кош-Агач, Усть-Кокса, Бодайбо, Усть-Кут, Киренск, Диксон, Игарка, Шушенское, Енисейск
- создание Новосибирского, Красноярского и Иркутского укрупненных центров организации воздушного движения.

На морском транспорте.

- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов.

На внутреннем водном транспорте:

- поддержание существующих габаритов судового хода на эксплуатируемых участках рек Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов, в верховьях Лены, реконструкция Красноярского судоподъемника.

В период 2016 – 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство обхода Омского узла (Татарская – Называевская);
- строительство обходов Иркутского и Новосибирского железнодорожных узлов;
- модернизация участка Улан-Удэ – Наушки;
- организации скоростного движения на линиях Новосибирск – Омск, Новосибирск – Томск, Новосибирск – Кемерово, Новосибирск – Барнаул, Новосибирск – Новокузнецк;
- создание Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту Нижневартовск – Белый Яр – Усть-Илимск;
- строительство грузообразующих линий Новая Чара – Ансатская, Новая Чара – Чина, Лена – Непа – Ленск, Приаргунск – Березовское, Чадобец – Чадобецкий ГОК, Чадобец – Кода;
- строительство технологических линий Русское – Игарка – Норильск, Мозгон – Новый Уоян, Карабула - Ельчимо;
- строительство дополнительных главных путей на участках Тайшет – Саянская, Саянская – Кошурниково, участках БАМа.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог

федерального значения, на направлении «Северо-Запад – Сибирь» Санкт-Петербург – Котлас – Сыктывкар – Пермь – Ханты-Мансийск – Томск;

- реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях: Казань – Пермь, Абакан – Горно-Алтайск – Барнаул.

На воздушном транспорте:

- дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения. Чара, Хатанга, Норильск, Ачинск, Дудинка, Усть-Илимск, Колпашево, Североенисейск и др.

На морском транспорте.

- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов.

На внутреннем водном транспорте:

- создание на базе речных портов Новосибирска, Иркутска, Томска, Омска, Барнаула, Кемерово, Бийска, Красноярска, Осетрово мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения.

В Дальневосточном федеральном округе главной задачей в области транспорта является крупномасштабное развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения социально-экономического прогресса регионов округа, повышения транспортной связности регионов округа между собой и с остальной территорией страны, реализации благоприятных возможностей для развития международных торговых и социальных связей, прежде всего, со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В этих условиях в большинстве регионов округа на первый план выдвигаются задачи транспортного обеспечения освоения месторождений полезных ископаемых, в том числе на континентальном шельфе, поддержания жизнедеятельности в удаленных и труднодоступных районах, обеспечения доступности транспортных услуг для населения. На Юге округа, где сосредоточены промышленное и сельскохозяйственное производство, основная часть населения и большая часть транспортной деятельности, главной задачей развития транспортной системы является повышение качества и доступности ее услуг для населения и хозяйствующих субъектов.

Приоритетами развития транспорта в округе являются: завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети - усиление Транссиба, завершение строительства БАМ и АЯМ и соединительных линий, строительство новых железнодорожных линий – до Магадана и ряда других, развитие перевозок по международным транспортным направлениям (МТК «Транссиб», «Приморье – 1», «Приморье – 2»), продолжение формирования опорной магистральной сети автомобильных дорог, развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов и портов на о. Сахалин с увеличением их суммарного грузооборота к 2030 году в 3,1 раза преимущественно за счет роста экспорта наливных нефтегрузов, развитие международных пограничных переходов, систем транспортно-логистического обслуживания, развитие Якутского речного порта в качестве базового для обеспечения северного завоза в Республике Саха (Якутия), интенсивное развитие сети аэропортов, прежде всего инфраструктуры для обеспечения региональных авиаперевозок в Республике Саха (Якутия), Чукотском автономном округе, Камчатском и Хабаровском краях, Магаданской и Сахалинской областях.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство стратегической линии Беркакит - Томмот – Якутск;
- строительство совмещенного мостового перехода через р. Лену в районе г. Якутска
- строительство технологических линий Известковая – Чегдомын;
- строительство дополнительных главных путей на участках БАМа, Комсомольск - Волочаевка, Хабаровск – Волочаевка;
- реконструкция тоннеля под рекой Амур у г.Хабаровск;

- строительство обхода Кузнецовского тоннеля, Ленинск - Госграница с мостовым переходом и реконструкцией участка Биробиджан - Ленинск;
- реконструкция мостов через реки Зея, Бурей и моста на участке Угловая – Находка;
- создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока – для обеспечения торговли России с Японией, Республикой Корея и другими странами АТР, а также евроазиатских связей.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-60 «Усури» - Хабаровск – Владивосток, М-56 «Лена» - Невер – Якутск, «Вилуй» от автомобильной дороги М-53 «Байкал» - Братск - Усть-Кут - Мирный – Якутск;
- реконструкция автомобильной дороги А-165 Улан-Удэ – Кяхта - граница с Монголией;
- строительство автомобильной дороги «Колыма» - Якутск – Магадан;
- строительство и реконструкция автодорожных подходов к г. Благовещенск от автомобильной дороги "Амур", к аэропорту г. Анадырь и к аэропорту г. Петропавловск-Камчатский.

На воздушном транспорте:

- развитие аэропортов Хабаровск, Благовещенск, Владивосток, Южно-Сахалинск, Магадан, Якутск, Комсомольск-на-Амуре, Певек, Тында, Мыс Шмидта, Зональное, Залив Лаврентия, Оха, бухта Провидения, Марково, Маган, Усть-Нера, Удачный, Жиганск;
- создание Якутского, Хабаровского и Магаданского укрупненных центров организации воздушного движения.

На морском транспорте:

- модернизация и строительство портовых терминалов в транспортном узле «Восточный-Находка»;
- строительство и реконструкция объектов инфраструктуры в порту Ванино, в бухте Мучка;
- реконструкция и строительство терминалов обеспечивающих работу трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан, разработку шельфовых месторождений;
- реконструкция объектов федеральной собственности в порту Петропавловск-Камчатский с усилением их сейсмоустойчивости;
- реконструкция и строительство объектов государственной собственности в портах Холмск, Магадан, Анадырь, Ванино, Находка, портопунктов Камчатского края и Сахалинской области;
- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;
- реконструкция и строительство объектов государственной собственности рыбохозяйственного комплекса в морских портах Невельск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Находка.

На внутреннем водном транспорте:

- комплексная реконструкция гидротехнических сооружений и внутренних водных путей Амурского и Ленского бассейнов.

В период 2016 – 2030 годов основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

На железнодорожном транспорте:

- строительство стратегических линий Якутск (Нижний Бестях) – Мома – Магадан, Селихин – Сергеевка, Суклай – Самарга;
- строительство грузообразующих линий Лена – Непа – Ленск, Шимановская – гарь – Февральск, Якутск – Кангалассы, Мегино - Алдан – Джебарики-Хая, Улак – Эльга, Хани – Олекминск, Ильинск – Углегорск;
- строительство технологических линий Новочугуевка – бухта Ольга, Рудная Пристань, Углегорск - Смирных
- строительство социально-значимых линий Тыгда – Зея и Селихин – Ныш;

- строительство дополнительных главных путей на участках БАМа, Уссурийск - Гродеково;
- модернизация участка Уссурийск – Гродеково;
- строительство второго мостового перехода у г. Благовещенска на участке Белогорск – Благовещенск;
- организация скоростного движения на линиях Уссурийск – Владивосток, Владивосток – Хабаровск.

На автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве:

- реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях: Хабаровск – Николаевск-на-Амуре с подъездом к Комсомольску-на-Амуре, Южно-Сахалинск – Тымовское – Оха – порт Москальво, подъезд от федеральной сети России к морским портам: Владивосток, Ванино, Восточный;
- модернизация существующих и строительство новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения: «Колыма», «Лена», «Вилуй»;
- комплексная модернизация и развитие дорожной сети во Владивостокском транспортном узле.

На воздушном транспорте:

- дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения. Охотск, Нерюнгри, Южно-Курильск, Зея, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре и др.

На морском транспорте:

- развитие портов Владивосток, Посъет, Восточный, Ванино, Петропавловск-Камчатский, Находка, Холмск, Магадан и других;
- развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов.

На внутреннем водном транспорте:

- развитие Якутского порта как базового для организации северного завоза грузов и перевозок пассажиров;
- развитие и техническое перевооружение портов Хабаровск, Благовещенск, Поярково с созданием терминальных комплексов и логистических центров;
- развитие портов Покровка, Зея, Свободный, Осетрово, Олекминск, Ленск, Белогорск;
- строительство устьевых перегрузочных комплексов в районе устьев рек Лены, Яны, Индигирки, Колымы.

6. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Механизмы реализации Транспортной стратегии включают:

- совершенствование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов стратегии;
- создание эффективной системы управления реализацией стратегии;
- опережающее инновационное развитие научной, технической и технологической базы транспортного комплекса на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий;
- развитие обеспечения отрасли трудовыми ресурсами;
- федеральные и региональные целевые программы.

6.1. Совершенствование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов транспортной стратегии

Основными задачами в сфере совершенствования законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов транспортной стратегии, являются:

- повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, включая:
 - совершенствование нормативно-правовой базы и введение методов государственного регулирования, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли,
 - совершенствование экономических и финансовых механизмов, включая государственно-частное партнерство, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли;
- формирование законодательно-правовой базы конкурентного рынка транспортных услуг, включая:
 - создание нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития рынка транспортных услуг,
 - разработку законодательно-правового быстродействующего механизма, обеспечивающего выполнение контрактных обязательств по объёму и качеству транспортных услуг,
 - разработку и совершенствование методов и механизмов государственного регулирования и мотивации развития структур транспортной деятельности в целях обеспечения качества транспортных услуг, в т.ч. мотивирование создания и развития национальных и интернациональных транспортных компаний, способных обеспечить инновационное развитие и повышение качества транспортных услуг, конкурентоспособных с мировыми компаниями,
 - создание нормативной базы коммерческого допуска к транспортной деятельности в области грузовых перевозок,
 - содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе;
- государственное регулирование уровня удельных транспортных издержек в цене продукции, включая:
 - разработку и ввод в действие методов государственного регулирования, стимулирующих снижение совокупных удельных транспортных издержек,
 - разработку и внедрение механизмов государственного мониторинга совокупных удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;
- формирование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения, включая:
 - разработку и внедрение минимальных социальных транспортных стандартов по возможности перемещения населения по территории страны (модель коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующий подвижный состав, покупательская способность, ценовая доступность, стандарт по периодичности, графику транспортного обслуживания для каждого населенного пункта),
 - разработку нормативной базы коммерческого допуска к транспортной деятельности в области пассажирских перевозок;
- формирование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны, включая:

- разработку методов законодательно-правового регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами,
- интеграцию в мировую систему нормативного обеспечения транспортной деятельности, стандартов и технических регламентов,
- совершенствование нормативно-правовой базы в направлении расширения участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;
- формирование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, включая:
 - совершенствование законодательно-правовой базы обеспечения безопасности в транспортной отрасли,
 - совершенствование законодательно-правовой базы по развитию транспортной системы с учетом требований по обеспечению военной безопасности Российской Федерации,
 - развитие законодательно-правовой базы в области регулирования вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, в том числе, в части определения условий допуска компаний к транспортной деятельности;
- внутрироссийскую и международную гармонизацию нормативно-правового обеспечения транспортной системы. Создание транспортного кодекса.

Совершенствование государственного регулирования развития транспортной системы России.

В целях повышения конкурентоспособности в соответствии с мировой практикой методы государственного регулирования должны быть направлены на снижение удельных транспортных издержек в себестоимости национальной продукции.

Государственному регулированию подлежат:

- развитие и техническое совершенствование федеральной и региональной транспортной инфраструктуры;
- институциональные преобразования на транспорте;
- вопросы технологической, транспортной и экологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- формирование и функционирование рынка транспортных услуг;
- обеспечение мобилизационной готовности транспорта;
- международная деятельность транспортных предприятий и структур;
- социальная сфера и трудовые отношения на транспорте.

Методы государственного регулирования должны быть направлены на достижение целей, задач и индикаторов Транспортной Стратегии.

Процессы государственного управления и регулирования транспортным комплексом предусматривают решение законодательных, нормативных, правовых, технических, экономических, финансовых, кадровых и других вопросов. Полномочия федеральных органов в вопросах госрегулирования транспортной деятельностью распределяются на функции реструктуризации, реформирования, текущей деятельности предприятий, кадровой политики, бухгалтерского учета и финансовой политики.

Указанные функции устанавливаются федеральными законами и предусматривают осуществление государственного регулирования деятельности субъектов транспортной деятельности без вмешательства в их хозяйственную деятельность.

Необходимо пересмотреть принципы и приоритеты в области управления и распоряжения государственным имуществом, усиления государственного контроля и

регулирования в области железнодорожного и воздушного транспорта

В сфере грузовых перевозок необходимы следующие методы государственного регулирования: нормативное (в области транспортного, таможенного законодательства) технологическое, ценовое тарифное, антимонопольное, регулирование безопасности.

Государственная система регулирования транспортных услуг должна быть направлена на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций России на внутреннем и международном рынках.

Государственное регулирование должно затрагивать рынок транспортных услуг, в части обеспечения удовлетворения потребностей всех секторов экономики и населения в транспортных услугах, отвечающих необходимым критериям качества, конкурентоспособным с лучшими мировыми аналогами, требованиям ритмичности и коммерческой скорости доставки партий грузов от двери до двери, а также в части введения законодательных норм прямого действия, включающих быстродействующие механизмы реализации процедур, гарантирующих выполнение транспортными фирмами качественных показателей.

Государство является одним из основных участников рынка транспортных услуг, выступая в качестве акционера или собственника действующих в отрасли организаций. Системная роль государства в вопросах управления и распоряжения принадлежащей ему собственностью в транспортном комплексе состоит в повышении эффективности всех аспектов управления государственной собственностью транспорта, а также создании условий, обеспечивающих деятельность и правоотношения участников гражданского оборота имущества транспорта с учетом целей и задач Транспортной Стратегии, а также государственной политики в области имущественных отношений.

Основными направлениями совершенствования управления государственной собственностью на транспорте являются:

- совершенствование норм законодательства, регулирующих вопросы оформления прав собственности на государственное имущество транспортной отрасли, а также вопросы пользования земельными участками организациями транспортного комплекса (в том числе, совершенствование нормативно-правового регулирования процедур резервирования и изъятия земельных участков для федеральных нужд);
- совершенствование законодательства, регулирующего вопросы долевой собственности на имущество транспортной отрасли;
- совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности на транспорте;
- совершенствование форм и способов передачи государственного имущества в пользование юридическим и физическим лицам;
- совершенствование норм законодательства в целях недопущения несостоятельности системообразующих организаций транспортной отрасли;
- проведение приватизации имущества транспортной отрасли с учетом целей и задач транспортной стратегии;
- внедрение современных информационных технологий для решения задач учета федерального имущества и показателей эффективности его использования;
- совершенствование системы профессиональной подготовки и квалификации руководителей государственных унитарных предприятий и государственных учреждений;
- совершенствование порядка взаимодействия органов власти в области управления государственным имуществом.

Государственное регулирование деятельности транспортных предприятий осуществляется преимущественно экономическими методами, в том числе государственной поддержкой, объемы и вид которой должны зависеть от характера деятельности транспортных предприятий и выполняемых ими функций (перевозки пассажиров, социально значимые перевозки грузов, выполнение оборонных и других специальных требований).

При этом следует учитывать специфику транспорта, принимая во внимание необходимость:

- снижения транспортных издержек и тарифов с целью решения социальных проблем и развития транспортно-экономических связей;
- повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международном и внутреннем рынках транспортных услуг;
- увеличения инвестиционного потенциала транспортных предприятий;
- сокращения дотационных выплат из бюджета;
- привлечения дополнительных источников финансирования железнодорожного транспорта.

Важнейшей задачей институциональных преобразований является формирование четких и "прозрачных правил игры" на рынке транспортных услуг, включая дальнейшее проведение структурных реформ в подотраслях транспорта и обеспечение недискриминационного доступа к услугам инфраструктурных естественных монополий.

Формы государственной поддержки обеспечения динамичного развития транспортной отрасли должны быть направлены на повышение инвестиционного потенциала и инвестиционной привлекательности.

Решение задач совершенствования системы государственного управления развитием транспортной системы по видам транспорта будет осуществляться по следующим направлениям.

На железнодорожном транспорте.

Для реализации Стратегии Правительством Российской Федерации должны утверждаться мероприятия, предусматривающие:

- синхронизацию разработки стратегий, программ и планов развития машиностроительного, топливно-энергетического, металлургического и электроэнергетического комплексов, транспорта, а также программ социально-экономического развития субъектов Российской Федерации до 2030 года;
- разработку соответствующих стратегий развития видов транспорта до 2030 года, их межвидовую координацию и сбалансированность с развитием экономики страны;
- разработку соответствующих долгосрочных целевых программ с определением сроков и источников финансирования мероприятий по развитию железнодорожного транспорта;
- реализацию механизма государственного участия в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года;
- совершенствование системы государственного регулирования железнодорожной отрасли и цен (тарифов) на регулируемые виды продукции и услуг, дерегулирование конкурентных секторов с учетом степени развития конкуренции для защиты интересов потребителей транспортных услуг, повышения эффективности отрасли и создания условий для опережающего инвестиционного развития железнодорожного транспорта;
- реализацию Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы, включая создание условий для развития конкуренции в сфере железнодорожных транспортных услуг и роста частных инвестиций в железнодорожную отрасль;
- обеспечение правового, информационного и технического взаимодействия железнодорожных систем Российской Федерации и других государств с учетом перспектив присоединения России к Всемирной торговой организации, необходимости интеграции железнодорожного транспорта Российской Федерации в систему международных перевозок и максимально эффективного использования в этих целях его транзитного потенциала;
- определение органа (органов) государственной власти, к компетенции которого (которых) относятся функции по руководству мобилизационной подготовкой и гражданской обороной на железнодорожном транспорте, возложению обязанностей по осуществлению отдельных перевозок железнодорожным транспортом, а также использованию подвижного состава для этих целей, на конкретных владельцев инфраструктур, перевозчиков и

– снятие ограничений гражданско-правового оборота имущества железнодорожного транспорта, не задействованного в обеспечении обороноспособности и мобилизационной подготовке и предполагаемого к вовлечению в оборот в конкурентных сегментах рынка;

– разработку комплекса мероприятий, направленных на обеспечение требуемого уровня безопасности объектов железнодорожного транспорта России;

– разработку механизма осуществления социально - значимых, воинских и специальных перевозок в мирное время и особые периоды, выполнения мобилизационных планов, содержания мобилизационного резерва, проведения мероприятий по мобилизационной подготовке на железнодорожном транспорте и повышению ответственности участников рынка железнодорожных транспортных услуг за выполнение требований мобилизационных и оборонных задач, в том числе проведение мероприятий по гражданской обороне и предотвращению чрезвычайных ситуаций;

– разработку корпоративных стратегий развития организаций железнодорожного транспорта в соответствии с данной Стратегией.

В рамках реализации должна быть предусмотрена настройка Стратегии, учитывающая возможные изменения макроэкономических показателей социально-экономического развития Российской Федерации.

Для формирования четких приоритетов строительства железнодорожных линий и исключения неэффективных решений в рамках подготовки конкретных инвестиционных программ и проектов необходимо обеспечить их финансово-экономический и социальный анализ.

Конкретный механизм привлечения средств Российской Федерации и субъектов Российской Федерации должен реализовываться в соответствии с законодательством Российской Федерации.

По результатам мониторинга темпов социально-экономического развития страны, отдельных регионов, отраслей промышленности и промышленных зон предусматривается внесение дополнений в перечень новых железных дорог Российской Федерации до 2030 года, с обеспечением их финансирования в соответствии с ранее изложенными принципами.

Для управления реализацией Стратегии функции по координации и контролю, включая контроль за соответствием хода её реализации требованиям обороноспособности и национальной безопасности государства, должны быть возложены на Правительственную комиссию по транспорту и связи.

Оценка реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года должна определяться Правительственной комиссией по транспорту и связи ежегодно по факту реализации целевых параметров, предусмотренных Стратегией и являющихся индикаторами успешности их реализации.

В области дорожного хозяйства.

Поэтапное внедрение принципа платности пользования автомобильными дорогами в сферу дорожной деятельности, в том числе:

- введение платы за проезд по автомобильным дорогам федерального значения грузовых автомобилей общей массой свыше 12 тонн в целях возмещения вреда, наносимого автодорогам тяжеловесными автомобилями, с учетом гармонизации требований к характеристикам тяжеловесных автомобилей с положениями, применяемыми в государствах Европейского Союза;

- совершенствование механизмов компенсации вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами при перевозках тяжеловесных и опасных грузов;

- установление тарифов и сборов, платы за присоединение объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам.

Собранные средства предполагается направить на поддержание и развитие автодорожной инфраструктуры.

Широкомасштабное привлечение внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство за счет:

- развития механизма концессий при строительстве платных дорог;
- выпуска облигационных займов на цели строительства и реконструкции автодорог, а также использования механизма государственно-частного партнерства;
- разработки механизмов привлечения для строительства дорог ресурсов организаций, заинтересованных в развитии прилегающих к автодорогам территорий.
- доходов от коммерческого использования специализированными государственными структурами придорожных полос и полосы отвода автомобильных дорог.

На автомобильном транспорте.

Основные принципы формирования государственной политики в области регулирования развития автомобильного транспорта:

- развитие системы надзора на автомобильном транспорте;
- переход от стихийного функционирования рынка автотранспортных услуг к регулированию в соответствии с социальными и экономическими интересами, что должно сводиться к:
 - обеспечению сбалансированного допуска к профессиональной, а также коммерческой деятельности на контрактной заявительной основе;
 - созданию равных условий конкуренции на рынке транспортных услуг;
 - контролю за соблюдением установленных требований и правил, в т.ч. в рамках передачи части полномочий саморегулируемым организациям;
 - принятию мер по уменьшению негативных последствий функционирования рынка транспортных услуг, в т.ч. посредством развития системы страхования;
 - обеспечению антитеррористической безопасности.
- в автотранспортном комплексе должны быть созданы условия для реализации следующих принципов:
 - «пользователь – платит» - поэтапный переход к платности пользования дорожно-транспортной инфраструктурой. Однако поскольку при больших объемах это ведет к возможности увеличения транспортных издержек и снижения конкурентоспособности товаров необходимо сбалансировать объемы и уровень платности с конкурентоспособностью, как национальных товаров, так и транспортных систем;
 - «аварийщик – платит» - дифференциация страховых взносов в зависимости от уровня потенциальной опасности деятельности страхователя;
 - «загрязнитель – платит» - в зависимости от экологических характеристик транспортных средств и интенсивности их использования;
- необходимо обеспечить:
 - более высокие темпы развития и улучшения качества дорожной сети по сравнению с темпами роста автомобилизации;
 - создание условий для поступления на рынок автотранспортных услуг автомобилей и моторных топлив, соответствующих современным международным требованиям;
 - решение автотранспортных проблем должно носить комплексный характер с учетом их позитивных и негативных аспектов и предусматривать взаимодействие заинтересованных министерств и ведомств, органов власти на федеральном, региональном и местном уровне;
 - при выработке управленческих решений вопросы обеспечения безопасности и экологичности автотранспортной деятельности должны иметь приоритет перед удовлетворением спроса на транспортные услуги.

Механизмы реализации положений Транспортной стратегии в области автомобильного транспорта:

- механизм допуска на рынок автотранспортных услуг (включая квотирование к использованию автотранспортных средств на территории Российской Федерации);
- механизм допуска к профессии и другим видам автотранспортной деятельности;
- механизм стимулирования модернизации и обновления парка автотранспортных средств, а также совершенствования его структуры;
- механизм создания условий для развития эффективных современных транспортно-логистических технологий и перевозочных систем, поощрения повышения капитализации автотранспортного бизнеса, развития терминальных комплексов и информационного обеспечения перевозок грузов;
- механизм, стимулирующий ускорение выведения из эксплуатации и утилизацию «старых» автомобилей со сверхнормативным сроком службы;
- механизм платности пользования дорожной инфраструктурой, позволяющий компенсировать ущерб, связанный с осуществлением автомобильных перевозок.

Для осуществления модернизации и обновления парка автотранспортных средств всех отраслей экономики страны необходимы:

- разработка государственной политики, направленной на создание рациональной структуры парка грузовых автомобилей;
- совершенствование амортизационной политики, направленной на обеспечение формирования собственных источников финансирования обновления транспортных средств;
- разработка механизма формирования величины чистой прибыли, необходимой для обеспечения заданного коэффициента обновления транспортных средств;
- разработка предложений по использованию альтернативных видов источников энергии для автотранспортных средств;
- расширение практики приобретения транспортных средств за счет кредита и лизинга.

Формирование механизмов воздействия на отечественных производителей автомобилей в целях обеспечения их соответствия требованиям Женевских 1958 г. и 1998 г. и Венского 1997 г. Соглашений по параметрам безопасности, экологичности и топливной экономичности; разработка приемлемого для пользователей соответствующего механизма реализации указанных Соглашений.

На воздушном транспорте.

В 2010-2015 гг. основными направлениями государственного регулирования будут:

- завершение институциональных преобразований, формирования нормативно-правовой базы функционирования воздушного транспорта, гармонизированной с международной практикой;
- создание опорной транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, проведение гибкой таможенной политики в части оправданного снятия заградительных пошлин на авиационную технику зарубежного производства и запасные части к ней;
- обеспечение государством транспортной доступности на основе организация поддержки социально-значимых авиационных перевозок в местном и магистральном сообщении из бюджетов всех уровней;
- запуск механизма саморазвития отрасли на основе обеспечения предпосылок для достижения инвестиционной привлекательности остро необходимых капиталоемких структурных преобразований парка воздушных судов и аэродромной сети.

Предусмотренные на этом этапе задачи реализуются в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Государство активно участвует в структурных преобразованиях гражданской авиации

через:

- подпрограмму «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» и стимулирование реконструкции и строительства важных объектов инфраструктуры воздушного транспорта, в первую очередь, объектов, обеспечивающих безопасность функционирования воздушного транспорта, а также модернизацию и обновление парка транспортных средств;

- государственную программу «Обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации на 2009-2014 годы»;

- ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)»;

- ФЦП «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007–2010 годы)»;

- ФЦП «Глобальная навигационная система»;

- субсидирование из федерального бюджета социально-значимых магистральных пассажирских перевозок и части социально-значимых пассажирских перевозок в местном сообщении;

- предотвращение случаев недобросовестной конкуренции и усиления контроля за деятельностью естественных монополий в сфере воздушного транспорта.

В 2016-2030 гг. меры государственного регулирования будут направлены на обеспечение устойчивого развития гражданской авиации, в частности на:

- завершение кардинального обновления парка российских авиакомпаний;

- осуществление реконструкции объектов и дооснащения опорной аэродромной сети;

- внедрение новых технологий перевозочного процесса;

- создание благоприятных условий для привлечения негосударственного капитала в строительство и эксплуатацию авиатранспортных объектов;

- либерализацию рынка и сокращение сфер тарифно-ценового регулирования;

- сокращение количества объектов наземной инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности, за счет вовлечения их в гражданский оборот;

- обеспечение финансирования содержания и эксплуатации находящихся в государственной собственности объектов, обеспечивающих безопасное функционирование воздушного транспорта;

- максимальное снижение негативного воздействия воздушного транспорта на экологию.

Федеральные органы исполнительной власти России в сфере транспорта будут принимать участие:

- в определении приоритетных для отрасли типоразмеров воздушных судов и реализации федеральной поддержки программ их разработки и производства на конкурсной основе;

- в совершенствовании на базе единых организационно-методических принципов системы контроля соответствия производимой и эксплуатируемой авиатехники и оборудования установленным требованиям и в повышении эффективности такого контроля.

Уже в ближайшее время необходима реализация Государственной программы обеспечения безопасности полетов на период 2009-2015 годы, которая в соответствии с рекомендациями ИКАО по внедрению системного подхода к управлению безопасностью полетов определяет первоочередные цели и мероприятия повышения безопасности полетов.

При государственном стимулировании технического перевооружения парка транспортных средств на основе современной отечественной техники перевозчика не должны испытывать каких-либо ограничений в приобретении зарубежных транспортных средств тех типоразмеров, которые не выпускаются в России.

На морском и внутреннем водном транспорте.

Государственное регулирование деятельности морского и внутреннего водного транспорта направлено на защиту интересов государства и общества при условии сохранения хозяйственной самостоятельности предприятий отрасли. В процессе регулирования органы государственного управления решают следующие комплексы задач:

- ускорение экономического развития предприятий морского и внутреннего водного транспорта, повышение их конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг;
- повышение технического и организационного уровня морского и внутреннего водного транспорта на основе последних достижений научно-технического прогресса;
- улучшение условий труда плавсостава морских и речных судов и работников береговых предприятий отрасли;
- повышение уровня безопасности морской и речной транспортной деятельности, включая безопасность мореплавания и судоходства, охрану окружающей среды;
- обеспечение правовой защиты отечественного морского и речного транспорта в сфере международного судоходства.

Ускорение экономического развития предприятий отрасли и повышение их конкурентоспособности достигается с помощью как прямых инвестиций, так и различных косвенных мер.

Примером прямых инвестиций может служить участие государства в разработке и реализации федеральных целевых программ.

Косвенные меры включают большой комплекс мероприятий, направленных на создание портовых особых экономических зон, организацию эффективной работы Российского международного реестра судов (РМРС), проведение взвешенной налоговой, таможенной, кредитной политики, закрепление части грузовой базы морского транспорта за российскими перевозчиками.

Совершенствование законодательно-правовой базы.

Законодательно-правовая база должна мотивировать достижение целей, решение задач и реализацию индикаторов Транспортной стратегии.

Законодательно-правовая база, как основа государственного регулирования транспортной деятельности, должна обеспечивать эффективное взаимодействие предприятий транспорта, государственную защиту прав потребителей транспортных услуг, безопасность транспортного процесса и охрану окружающей среды.

Законодательные и нормативные акты, регламентирующие деятельность видов транспорта, разрабатываются с учетом сближения их правовой базы с требованиями международного права, а также международных организаций, участником которых является Россия.

Важным направлением развития нормативной базы транспортного комплекса на уровне субъектов Российской Федерации являются разработка и введение в действие системы региональных стандартов. Субъекты Федерации должны регулировать и финансировать пути сообщения, находящиеся в их ведении.

На уровне муниципального управления актуальными являются правовые аспекты регулирования деятельности муниципального транспорта. В рамках осуществления муниципальной политики в области землепользования важное значение имеет решение на местах вопросов регулирования землеотвода под возведение транспортных объектов.

В рамках этого направления первостепенной задачей является создание отвечающей новым условиям хозяйствования законодательно-правовой и нормативной базы, обеспечивающей согласование интересов транспортных предприятий с общественными интересами, юридическое закрепление прав и обязанностей транспортных предприятий, статуса предприятий транспорта общего пользования (общественных перевозчиков).

Эта работа должна осуществляться путем разработки новых и пересмотра действующих законодательных и нормативных актов, предусматривающих единообразные

подходы к регулированию сходных отношений при функционировании различных видов транспорта, и с учетом законодательства Российской Федерации.

Специфика транспорта и его интересы, наряду с разработкой законодательных и нормативных актов в области транспорта, должны получать надлежащее отражение и в документах, имеющих общеэкономический характер.

Повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли требует развития нормативно-правовой базы и совершенствования законодательства по использованию различных форм государственно-частного партнерства, осуществляемого на государственном, межгосударственном и региональном уровнях, в рамках которого определяются вопросы распределения рисков, уровень обязательств государственного и частного секторов, продолжительность во времени, право собственности на активы.

Необходимо совершенствование законодательно-правовой базы по развитию транспортной системы с учетом требований по обеспечению военной безопасности Российской Федерации, включая вопросы использования, мониторинга и развития транспортной системы Российской Федерации, в том числе объектов двойного назначения, мобилизационной подготовки и военно-транспортной обязанности предприятий транспорта, подготовки и использования в интересах обороны страны объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в иных, кроме федеральной, формах собственности, создания новой системы управления воинскими и специальными перевозками на железнодорожном транспорте, внесения изменений в порядок разработки и согласования стандартов, технических условий и проектно-сметной документации по объектам двойного назначения, резервирования земель под мероприятия, обеспечивающие работу транспорта в чрезвычайных и других ситуациях.

Для достижения целей обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств необходимо регламентировать процесс их оснащения или дооснащения современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны), в том числе в рамках технического регулирования и требований по обеспечению транспортной безопасности.

Комплекс мер нормативно правового, организационного и институционального характера в сфере государственного регулирования транспортной отрасли должен предусматривать подготовку и принятие следующих основных законопроектов:

"Транспортный кодекс Российской Федерации";

"О транзите";

"О защите морей от загрязнения опасными веществами";

"О метрополитенах и других видах скоростного и внеуличного транспорта";

"Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам";

"Об аэропортах и аэропортовой деятельности";

Федеральные законы о внесении изменений в федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" и в федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации";

Федеральный закон «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»;

Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности судовладельцев, эксплуатирующих морские суда и суда внутреннего водного транспорта, за возможное причинение ущерба окружающей среде" и другие.

Необходим федеральный закон «Об основах ценообразования в сфере железнодорожного транспорта», который определяет необходимость тарифного регулирования.

На втором этапе реализации Транспортной стратегии после 2015 года необходимо для достижения целей, решения задач и реализации индикаторов Стратегии обеспечить по результатам научно-исследовательских работ, предусмотренных Стратегией,

совершенствование законодательства, как в отношении «Транспортного кодекса», так и других действующих законов.

Направления совершенствования законодательства по видам транспорта.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования *в дорожном хозяйстве* включают:

а) принятие или переутверждение Правительством Российской Федерации нормативно-правовых актов, необходимых для государственного регулирования дорожной деятельности в соответствии с Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ, в том числе:

- перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения, а также порядок формирования реестра автомобильных дорог и предоставления сведений из реестра, перечень автомобильных дорог оборонного значения, а также ряд нормативно-правовых актов в отношении дорог оборонного значения;

- нормы отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса;

- о плате за подключение объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;

- о порядке установления и использования полос отвода автомобильных дорог федерального значения;

- о порядке установления и использования придорожных полос автомобильных дорог федерального значения;

- минимально необходимые для обслуживания участников дорожного движения требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, а также требования к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на таких объектах дорожного сервиса;

- порядок осуществления весового и габаритного контроля, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля, и порядок установления постоянного маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

- порядок установления временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам;

- порядок возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, и порядок определения размера такого вреда;

- правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, методика расчета и максимальный размер платы за проезд транспортного средства;

- порядок классификации автомобильных дорог и их отнесения к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог;

- состав и требования к содержанию разделов проектной документации автомобильных дорог;

- порядок оценки технического состояния автомобильных дорог;

- правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, методика расчета и максимальный размер платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;

б) подготовку новых документов технического регулирования: технических

регламентов, национальных стандартов, стандартов организаций и актов рекомендательного характера – отраслевых дорожных методических документов. Создаваемая единая система технического нормирования безопасности и качества материалов, изделий, конструкций и услуг в дорожном хозяйстве должна соответствовать практике работы в данной области стран с развитой рыночной экономикой. Предусматривается гармонизация национальных стандартов в области дорожного хозяйства с передовыми международными стандартами;

в) разработку и оперативное введение в действие новых документов методического характера, закрепляющих на федеральном уровне массовое применение отечественных технологий дорожных работ, эффективных дорожно-строительных материалов и современной дорожной техники;

г) совершенствование нормативно-технической базы дорожного хозяйства в сфере проектно-изыскательских работ – разработку новых норм и правил проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений для широкого применения прогрессивных конструкций дорожных одежд и сооружений, новых материалов и технологий.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования *на железнодорожном транспорте* должны быть направлены на реализацию модели рынка, основные положения по которой приведены в разделе 5.2 настоящей Стратегии.

Ключевым направлением совершенствования государственного тарифного регулирования в сфере железнодорожных перевозок является создание дифференцированной системы государственного тарифного регулирования, адаптированной к различным условиям функционирования рынков железнодорожных транспортных услуг.

Кроме того, государственная тарифная политика в сфере железнодорожных перевозок должна базироваться на принципе соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий и пользователей их услугами, обеспечивать с одной стороны, снижение негативного влияния роста цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий на темпы экономического роста (с учетом целевых параметров инфляции) и, с другой стороны - установление тарифов (цен), обеспечивающих эффективную работу (оказание услуг) субъектов естественных монополий.

В целом, совершенствование государственной тарифной политики является задачей межведомственного уровня, должно осуществляться системно, с учетом проводимой макроэкономической политики, связано с необходимостью выработки мер государственной поддержки отдельных отраслей экономики, инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования *на автомобильном транспорте* включают:

- внесение дополнений и изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» в части, касающейся правил допуска перевозчиков к профессии и к рынку автотранспортных услуг;

- внесение изменений и дополнений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

- внесение необходимых изменений и дополнений в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации в части, касающейся установления и, при необходимости, ужесточения административной ответственности за нарушения в сфере осуществления автомобильных перевозок;

- разработка и принятие федеральных законов:

- «Об автотранспортной деятельности»;

- «О дорожном движении»;

- «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации»;

- «О минимальных стандартах качества оказания автотранспортных услуг»;
- «Об установлении унифицированного учета и отчетности на автотранспорте»;
- «О проведении периодической транспортной переписи»;
- разработка и принятие технических регламентов;
- утверждение и внедрение Правил перевозки грузов автомобильным транспортом, Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, Правил организации перевозок пассажиров на автомобильном и городском наземном электрическом пассажирском транспорте;
- разработка нормативно-правовой базы в области утилизации транспортных средств.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования *на воздушном транспорте* включают:

- внесение изменений в федеральный закон «О техническом регулировании»;
- внесение дополнений в Воздушный Кодекс Российской Федерации;
- разработка административного регламента исполнения государственных функций федеральным органом исполнительной власти по проведению обязательной сертификации объектов гражданской авиации и по процедурам выдачи свидетельств авиационному персоналу;
- гармонизация федеральных авиационных правил с международными стандартами в части производства и эксплуатации воздушных судов и тренажеров, выполнения полетов и их обеспечения, а также поддержания летной годности воздушных судов;
- разработка подзаконных актов для применения Федерального закона "О транспортной безопасности", а также утверждение законопроекта "О борьбе с терроризмом", и других законодательных актов, регулирующих вопросы технологической и антитеррористической защиты объектов транспорта;
- разработка новых или внесение изменений в существующие Федеральные авиационные правила, определяющие регулирование деятельности воздушного транспорта в отношении безопасности полетов;
- разработка Федеральных авиационных правил «Сертификация типов наземных радиотехнических (радиолокационных, радионавигационных, радиосвязных) средств и комплексов, а также отдельных подсистем (компонентов) автоматизированных и неавтоматизированных систем управления воздушным движением, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов;
- совершенствование законодательной и нормативной базы в области безопасности полетов, ответственности за подделку и фальсификацию паспортов и формуляров авиационных изделий, свидетельств авиационного персонала, деятельность которого связана с обеспечением безопасности полетов;
- разработка нормативного правового акта, устанавливающего ответственность и порядок взаимодействия уполномоченных органов, заинтересованных лиц в области обеспечения и поддержания летной годности гражданской авиационной техники;
- подготовка предложений по совершенствованию Норм летной годности самолетов и вертолетов;
- подготовка предложений по совершенствованию «Целевой комплексной программы по поддержанию летной годности АТ» на период до 2020 года;
- разработка межведомственного нормативного документа, определяющего порядок взаимодействия эксплуатанта и разработчика авиационной техники в части организации авторизованных центров ТОиР;
- определение и закрепление в нормативных правовых актах механизма реализации норм Воздушного кодекса Российской Федерации в части установления классификации воздушного пространства и уведомительного порядка его использования;
- гармонизация гражданского, налогового, валютного законодательства в части, касающейся организации воздушного движения;

- законодательное установление критериев для авиалиний, которые потенциально возможно отнести к социально значимым и перевозки по которым выполняются с использованием средств государственной поддержки, и закрепление базовых механизмов системы государственной поддержки социально значимых воздушных перевозок;

- совершенствование нормативно-правовой базы, устанавливающей правовые и организационные основы функционирования аэропортов Российской Федерации, а именно:

- порядка установления экономически приемлемого уровня арендной платы за земельные участки, являющиеся государственной и (или) муниципальной собственностью и занятые аэродромами (аэропортами);

- классификации аэродромов и аэропортов;

- порядка деятельности на аэродромах и в аэропортах юридических и физических лиц, включая:

- возможности передачи в собственность субъектов Российской Федерации имущества аэропортов (аэродромов), а также наделение субъектов Российской Федерации соответствующими полномочиями по его поддержанию и развитию;

- системы стандартов, которым должен соответствовать аэродром, его деятельность и объекты, а также порядок поэтапного введения соответствующих стандартов, с учетом международного опыта;

- системы ведения деятельности по обеспечению топливозаправочными услугами в аэропорту, ориентированной на формирование основных доходов топливозаправочных комплексов в аэропортах от оказания сервисных услуг авиакомпаниям, а не от перепродажи топлива, разработка механизмов создания альтернативных топливозаправочных комплексов в крупных аэропортах;

- порядка формирования, утверждения, издания и опубликования расписания движения воздушных судов, механизм согласования слотов;

- совершенствование законодательных норм, регулирующих вопросы оформления прав собственности на государственное имущество, а также вопросы пользования земельными участками организациями авиатранспортного комплекса (в том числе, совершенствование нормативно-правового регулирования процедур резервирования и изъятия земельных участков для федеральных нужд).

- развитие форм государственного регулирования и контроля, адекватных назначению и условиям функционирования авиации общего назначения (некоммерческой).

Предусматривается совершенствование нормативно-правовой базы в части:

- развития и гармонизации с ИКАО национальной системы нормативных экологических требований, совершенствования методов оценки уровня вредного воздействия воздушного транспорта на население и окружающую среду вблизи аэропортов и при полете по маршруту;

- установления взвешенных экологических требований, регламентирующих деятельность воздушного транспорта на территории России, и разработки концепции и программы их постепенного ужесточения;

- разработки и совершенствования механизмов государственного регулирования повышения экологической безопасности воздушного транспорта, в том числе:

- предусматривающих возможность введения ограничений на полеты типов воздушных судов, неудовлетворяющих экологическим требованиям, и взимания с эксплуатантов платы за сверхнормативное воздействие воздушных судов на окружающую среду;

- определение критериев и нормативов, определяющих необходимость введения эксплуатационных ограничений на полеты воздушных судов, неудовлетворяющих экологическим требованиям;

- определение тарифов дополнительных аэропортовых сборов за обслуживание воздушных судов, неудовлетворяющих экологическим требованиям, правил их взимания и дальнейшего расходования.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования *на морском и внутреннем водном транспорте.*

В целях улучшения законодательного обеспечения ускоренного развития морского и внутреннего водного транспорта и преодоления имеющихся негативных тенденций целесообразно принять нормативно-правовые акты, обеспечивающие:

- закрепление части грузовой базы морского транспорта за национальными перевозчиками;
- снижение налоговой нагрузки на инфраструктуру и транспортный флот морского и внутреннего водного транспорта;
- доработку и принятие Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках грузов»;
- внесение изменений в Федеральный закон «Об организации страхового дела в Российской Федерации» в части возможного страхования риска на территории Российской Федерации в иностранных клубах взаимного страхования;
- повышение безопасности мореплавания и судоходств, защиты окружающей среды от загрязнения с судов, в том числе через процедуры государственного портового контроля и международного сотрудничества, административные меры, включая ужесточение требований по безопасности и защите окружающей среды в отношении захода в порты России старых и небезопасных иностранных морских судов.

Совершенствование нормативно-правового регулирования на морском транспорте включает:

- разработку и принятие законодательных и нормативных правовых актов в области транспортного использования Северного морского пути;
- дальнейшую гармонизацию российского законодательства с положениями международных морских договоров и конвенций, в которых участвует Российская Федерация.

Стратегическим направлением развития международных перевозок на внутреннем водном транспорте станет интеграция внутренних водных путей России в систему международных транспортных коммуникаций. Важнейшей задачей в этой области является создание нормативной правовой основы для организации перевозок по международным транспортным коридорам в условиях открытия внутренних водных путей страны для плавания судов под иностранными флагами.

Основные направления совершенствования нормативно-правовой базы *промышленного железнодорожного транспорта:*

- разработка федерального закона «Об основах ценообразования в сфере железнодорожного транспорта»;
- создание равных условий землепользования и налогообложения для организаций железнодорожного транспорта общего и необщего пользования;
- совершенствование системы государственного регулирования тарифов на работы и услуги, оказываемые организациями промышленного железнодорожного транспорта;
- формирование нормативной базы, определяющей требования в области технической и экологической безопасности и охраны труда на промышленном транспорте;
- определение правового статуса субъектов промышленного транспорта, порядка использования ими транспортных средств и оборудования;
- обеспечение равнодоступности к услугам промышленного транспорта для всех заинтересованных лиц;
- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в подвижной состав, модернизацию и развитие инфраструктуры промышленного транспорта;

- учет особенностей функционирования промышленного транспорта при разработке тарифов организаций железнодорожного транспорта общего пользования;
- учет особенностей функционирования промышленного транспорта при разработке технических регламентов;
- создание условий, предотвращающих дискриминацию и нарушения антимонопольного законодательства в отношении контрагентов, технологически связанных с железнодорожными путями промышленного транспорта;
- стимулирование создания систем добровольной сертификации на промышленном транспорте;
- совершенствование правовых и экономических основ взаимодействия организаций промышленного транспорта с обслуживаемыми производствами;
- координация программ и проектов технической модернизации железнодорожного транспорта общего пользования и промышленного транспорта;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти и субъектов Российской Федерации, представителей бизнеса, общественных организаций в решении задач развития промышленного железнодорожного транспорта;
- восстановление системы статистического наблюдения за работой промышленного транспорта.

Основные направления совершенствования законодательной и нормативной правовой базы *по развитию транспортной системы Российской Федерации в части развития объектов двойного назначения:*

- внесение изменений в «Порядок разработки и реализации Федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация» и в федеральные целевые программы для учета вопросов обеспечения безопасности, обороны и других, возложенных на государство специальных функций;
- разработка дополнений в действующее законодательство (Федеральные законы «Об обороне», «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации»);
- разработка предложений по выпуску нормативных правовых актов, позволяющих на практике реализовать положения федеральных законов, регламентирующих порядок:
 - оперативного оборудования территории в целях обороны, кроме объектов Единой системы организации воздушного движения,
 - решения мобилизационных задач и задач военно-транспортной обязанности,
 - планирования, проектирования, конструирования, строительства, эксплуатации и использования объектов двойного назначения;
- разработка стандартов и регламентов: эксплуатации и/или использования объектов двойного назначения на всех этапах жизненного цикла объектов; принятия решений о передаче объектов двойного назначения, которые находятся в ведении Минтранса России или Минобороны России в концессию, долгосрочную аренду и/или в ведение других органов власти и/или на приватизацию;
- разработка предложений для Минэкономразвития России по включению мероприятий по техническому прикрытию транспортной сети Российской Федерации в состав Мобилизационного плана экономики Российской Федерации.

6.2. Создание эффективной системы управления реализацией стратегии

Основными задачами в области создания эффективной системы управления реализацией транспортной стратегии являются:

- взаимная увязка стратегий субъектов Российской Федерации с Транспортной

стратегией;

- увязка реализации стратегии с ресурсо-обеспечивающими отраслями;
- разработка и принятие эффективной организационной модели реализации стратегии;
- развитие системы контроля и надзора на транспорте;
- развитие системы статистического учета на транспорте;
- создание системы мониторинга реализации федеральных целевых программ и стратегий;
- создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией стратегии;
- создание системы стратегического планирования на основе транспортно-экономического баланса;
- создание и развитие автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом.

Важным инструментом управления реализацией Транспортной стратегии Российской Федерации является увязка стратегии с субъектами Российской Федерации. Основным механизмом реализации стратегии в данном контексте являются Федеральные целевые программы развития транспорта, региональные программы социально-экономического развития, а также региональные и муниципальные программы развития транспорта. Эффективное управление реализацией стратегии предполагает взаимную увязку этих программ на этапах их формирования и согласования. Результатом должен быть согласованный стратегический план развития транспортной системы, увязывающий мероприятия различных программ в рамках единой Транспортной стратегии.

Важное значение при этом имеет увязка мероприятий программ со схемами территориального планирования для регионов, областей, городов.

Формирование системы взаимоувязанных мероприятий предполагает также разделение интересов и ответственности между Федерацией, регионами и муниципалитетами, а также между государством и бизнесом.

Увязка выполнения стратегии с ресурсо-обеспечивающими отраслями определяет реализуемость ее мероприятий. Транспортная отрасль формирует системный заказ целому ряду отраслей промышленности, которые с одной стороны получают стимул к развитию, а с другой стороны становятся зависимыми от ритмичности реализации стратегии и обеспечения ее другими отраслями. Необходима согласованная последовательность развития и наращивания мощностей отраслей промышленности строй материалов, машиностроения, образования. Она должна быть выработана в процессе реализации стратегии и включена в соответствующие отраслевые программы развития. Взаимоотношения транспорта с поставщиками технических средств и других материальных ресурсов должны стать объектом государственного регулирования.

Необходима разработка программы развития отечественного производства материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации, предусматривающая меры по государственной поддержке их производителей через льготный лизинг необходимого оборудования, а также позволяющая обеспечить создание производства новых материалов с привлечением государственных инвестиций.

Для управления стратегией должна быть разработана и принята эффективная организационная модель управления. Создание этой модели потребует комплексных системных научных исследований и разработок на Федеральном, региональном и муниципальном уровне, а также на уровне общественных организаций.

Организационная модель управления должна включать комплекс административных, а также экономических методов мотивации достижения целей и целевых значений индикаторов стратегии.

В рамках организационной модели управления реализацией стратегии должно быть сформировано соответствующее нормативное и методическое обеспечение. В состав организационной модели управления реализацией стратегии входят также структурные механизмы реализации стратегии на уровне Федерации и региона. Одним из важнейших направлений развития и реформирования транспортной системы является дальнейшее совершенствование ее управляющих структур, в том числе на региональном уровне, которое должно обеспечить повышение управляемости транспорта и эффективности реализации стратегии.

Совершенствование системы управления целесообразно обеспечить по следующим направлениям:

- привлечение внебюджетных инвестиций, наряду с государственным финансированием для решения задач развития;
- использование современных финансовых инструментов и обеспечение большей гибкости при выборе схем реализации инвестиционных проектов;
- внедрение долгосрочных контрактов, создания механизма «обратной связи» для оценки степени удовлетворения потребностей пользователей;
- оптимизация распределения ресурсов по видам выполняемых работ, совершенствование конкурсных процедур и проведение гибкой ценовой политики при заказе работ;
- использование механизмов стимулирования развития предприятий отрасли, освоения новых материалов и технологий;
- привлечение штата высококвалифицированных специалистов в области финансов и управления, а также по использованию разнообразных механизмов мотивации персонала;
- повышение эффективности и оперативности принятия управленческих решений.

Необходимо сформировать эффективную систему хозяйственного управления объектами и имуществом, остающимся в собственности государства, и решить вопросы совершенствования территориального звена управления транспортом и транспортной деятельностью, создания территориальных управляющих органов и разграничения полномочий между ними и федеральными органами управления транспортом с постепенным переносом значительной части управляющих функций на региональный уровень.

Роль государства будет постепенно смещаться в область координации крупных инвестиционных проектов и контроля за качеством перевозочного процесса, качеством транспортных услуг и выполнением правил конкуренции, определенных разработанной нормативно-правовой базой.

Инновационный характер Транспортной стратегии определяет необходимость включения в состав организационной модели управления ее реализацией специальных механизмов и средств управления инновационным развитием. Одним из вариантов такого механизма является создание сети инновационно-внедренческих центров, которые решали бы задачи сбора и систематизации информации по инновациям на транспорте, их экспертизы, сертификации и внедрения лучших инновационных решений в области развития транспортной системы.

Такие механизмы обеспечат создание технических, финансовых, нормативно-правовых, организационных условий для инновационного обновления отрасли по всем направлениям деятельности.

Развитие системы контроля и надзора на транспорте предполагает, помимо существующих функций, реализацию новых функциональных задач, связанных с новыми целями и задачами стратегии. К их числу относятся задачи надзора и контроля за качеством транспортных услуг, качеством выполнения работ по мероприятиям стратегии, эффективностью функционирования транспортной системы, работой систем платных услуг,

безопасностью и экологичностью транспортной системы.

Важное значение имеет механизм усиления государственного контроля и надзора в сфере автомобильных перевозок с учетом разграничения полномочий различных контрольных и надзорных органов по обеспечению соблюдения всеми субъектами рынка автотранспортных услуг требований действующих законодательных и нормативных правовых актов.

Создание развитой системы статистического учета на транспорте является необходимым условием эффективного управления реализацией стратегии. Согласованное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры требует всестороннего анализа статистики и прогнозирования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта. Для этого, прежде всего, необходимо создание системы статистического учета, которая должна включать наблюдение за параметрами, существенными для оценки индикаторов и показателей стратегии. Это позволит организовать эффективную обратную связь в контуре оперативного управления реализацией стратегии. Система статистического учета должна обеспечить разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса. На базе такой системы учета должно быть обеспечено прогнозирование изменения грузовой базы и транспортных потоков. На этой основе могут быть сформированы оценки, необходимые для принятия оперативных решений по различным вариантам развития транспортной системы. Средства формирования таких оценок должны стать основой системы стратегического планирования на основе транспортно-экономического баланса и математического моделирования.

В рамках системы планирования должно быть предусмотрено создание системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния объектов транспортной инфраструктуры, создание системы долгосрочного планирования дорожной деятельности.

В сфере дорожного хозяйства за период действия Транспортной стратегии должно быть завершено развитие основной сети автомобильных дорог федерального значения и осуществлен постепенный переход к приоритетному развитию региональных и местных дорог, составляющих доминирующую часть сети автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации. Поэтому среди организационных задач одной из важнейших является распространение долгосрочного программно-целевого планирования на региональный и местный уровни управления. Система целевых показателей и индикаторов транспортно-эксплуатационного состояния дорог и развития автодорожной сети должна быть внедрена на всех уровнях управления автомобильными дорогами.

Мероприятия по повышению эффективности планирования дорожной деятельности включают четыре основных блока:

- развитие системы долгосрочного программно-целевого планирования, ориентированной на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния существующих автодорог и показателей развития сети автомобильных дорог;
- внедрение в систему программно-целевого планирования дорожной деятельности инновационного метода планирования, основанного на вариантном проектировании жизненного цикла автомобильной дороги;
- внедрение системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;
- совершенствование мониторинга технического и транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог, прежде всего на региональном и местном уровнях управления.

Создание системы мониторинга реализации федеральных целевых программ и проектов предполагает внедрение принципов и современных средств проектного управления. Необходимо создать вертикально-интегрированную систему календарного

планирования, учета, контроля и управления системой проектов и программ, обеспечивающих реализацию стратегии. Эта система должна обеспечить возможность верхнему уровню управления контролировать интегральные показатели реализации проектов и программ в реальном времени с возможностью детализации при необходимости до конкретных объектов.

Следующим шагом повышения эффективности управления является создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией стратегии. Эта система должна обеспечить построение аналитической информации в различных формах по индикаторам и показателям стратегии, а также программ развития транспорта, как в территориальном, так и во временном разрезах, с разбивкой по объектам, узлам, направлениям, коридорам с их характеристиками.

Информационно-аналитическое обеспечение всех перечисленных выше видов деятельности и функций управления должна обеспечить Единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом. В условиях возрастающего масштаба и сложности стоящих перед отраслью задач повышение эффективности управления требует использования современных информационных и телекоммуникационных технологий. Повышение управляемости и контролируемости развития транспорта требует принципиального улучшения информационного обеспечения и уровня автоматизации задач управления, прежде всего, на уровне органов управления транспортным комплексом. Единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом должна обеспечить повышение полноты и качества аналитики по сбалансированному развитию эффективной транспортной инфраструктуры, контролю развития рынка конкурентоспособных транспортных услуг, их качества, развития экспорта транспортных услуг и реализации транзитного потенциала, повышению эффективности управления программами и проектами, снижению издержек взаимодействия органов управления транспортным комплексом и организаций, деятельность которых связана с транспортом, а также мониторингу безопасности и устойчивости транспортной системы, управлению в чрезвычайных и кризисных ситуациях.

6.3. Основные задачи развития научного обеспечения реализации Транспортной стратегии

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года является инновационной по своему характеру. В связи с этим, реализация стратегии требует опережающего интенсивного, в том числе, инновационного развития научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий

Научное обеспечение Транспортной стратегии должно быть направлено на реализацию основных целей и задач стратегии и охватывать все ключевые направления развития транспортного комплекса. В связи с этим научное обеспечение стратегии представлено в виде трех блоков научных подпрограмм, соответствующих трем блокам подпрограмм реализации стратегии, перечисленным в заключительной части раздела 6 (подраздел 6.5), и включает:

1. Блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных главных стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии, в том числе подпрограмм, имеющих комплексный характер и направленных на реализацию нескольких целей и механизмов

2. Блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии, (включая развитие самого научного обеспечения транспортного комплекса)
3. Блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на достижение стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии по отдельным видам транспорта.

Научное обеспечение реализации транспортной стратегии предусматривает проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по развитию транспортного комплекса, выполнение экспериментальных пилотных проектов, обеспечивающих отработку методик, механизмов, нормативно-правового, технического, технологического, информационного обеспечения и других результатов научных работ, а также выполнение работ по научному сопровождению внедренных результатов.

Ниже представлен перечень подпрограмм научного обеспечения. Каждая научная подпрограмма, входящая в соответствующий блок, либо направлена на достижение определенной стратегической цели, либо определенного механизма реализации стратегии, либо является комплексной, направленной на реализацию группы целей и механизмов.

При реализации подпрограмм должна быть обеспечена научно-методическая и информационно-технологическая поддержка выполнения мероприятий стратегии с учетом требований

- постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2007 г. № 931 «О некоторых мерах по обеспечению информационного взаимодействия государственных органов и органов местного самоуправления при оказании государственных услуг гражданам и организациям»,

- распоряжения Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 632-р «Концепции формирования в Российской Федерации «Электронного правительства до 2010 года»,

а также других законодательных и нормативных документов, регламентирующих взаимодействие с органами государственной власти и другими ведомствами, а также требования к программному, информационному, телекоммуникационному, навигационному и научно-методическому обеспечению реализации мероприятий стратегии.

Блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных главных стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии, в том числе подпрограмм, имеющих комплексный характер и направленных на реализацию нескольких целей и механизмов

1. Научное обеспечение формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры.
 - 1.1. Разработка технических, инфраструктурных и нормативно-правовых принципов и моделей интеграции транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта и объединения их в единую сбалансированную систему, обеспечивающую необходимые пропускные способности, объем и качество транспортных услуг.
 - 1.2. Разработка технологических и нормативно-правовых принципов и моделей интеграции товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев в единую систему, обеспечивающую необходимый объем и качество транспортных услуг.
 - 1.3. Исследование и разработка научно обоснованных требований к увеличению пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры по различным направлениям до уровня лучших мировых достижений, научное обоснование создания резервов пропускной способности сети по различным направлениям.

- 1.4. Разработка и научное обоснование проектов комплексного развития транспортных узлов, подходов к ним и транспортных коридоров на основных направлениях перевозок, создания интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети.
 - 1.5. Разработка научных основ построения единой транспортной системы страны в условиях рыночной экономики, включая анализ и классификацию технических, технологических, экономических и юридических рассогласований во взаимодействующих видах транспорта, а также потерь на стыках взаимодействующих видов транспорта и причин, их вызывающих; разработка научных основ согласованного развития инфраструктуры взаимодействующих видов транспорта, построения согласованных технологий взаимодействующих видов транспорта (по видам взаимодействия), а также сквозного управления грузопотоками, в пропуске и переработке которых участвуют несколько видов транспорта; разработка методологии построения единой транспортной сети; разработка принципов и методологических подходов согласования государственных приоритетов и экономических интересов частных участников для построения гармоничного транспортного процесса в рамках единой транспортной системы.
 - 1.6. Разработка научных основ транспортного освоения новых территорий (развивающихся регионов), включая создание теоретической модели построения эффективной транспортной сети типа «артерии-вены-капилляры», адаптацию теоретической модели к условиям конкретных развивающихся регионов и разработку методических основ построения эффективной транспортной сети в районах промышленного освоения.
 - 1.7. Проведение имитационной экспертизы инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры (в особенности, проектов развития крупных транспортных узлов), в том числе: разработка методологии проведения имитационной экспертизы; создание имитационных систем, позволяющих моделировать системы различных видов транспорта; разработка подробных моделей проектируемых транспортных систем; разработка динамических имитационных моделей транспортных потоков для оценки эффективности вариантов развития транспортной инфраструктуры; комплексное исследование на моделях функционирования проектируемых транспортных объектов с выдачей их реальной пропускной способности, «узких мест» и показателей работы, а также разработка предложений по корректировке проектов на основании имитационной экспертизы.
 - 1.8. Разработка навигационных систем и систем телематического мониторинга транспортных потоков, систем управления транспортными потоками и интеллектуальных транспортных систем.
 - 1.9. Исследование, адаптация и освоение инновационных технологий строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры.
 - 1.10. Разработка и создание эффективных систем контроля состояния и управления содержанием объектов транспортной инфраструктуры.
 - 1.11. Разработка и создание единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса.
2. Научное обеспечение развития доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей интенсивного и инновационного развития экономики страны.
 - 2.1. Разработка, мониторинг, анализ и развитие модели рынка транспортных услуг для потребностей всех секторов экономики, включая параметры качества транспортных услуг, структуру стандартов качества для различных категорий товаров и секторов экономики, требования к нормативно-правовой базе рынка транспортных услуг,

- экономические характеристики модели рынка, средства контроля качества, технологические модели обеспечения качества транспортных услуг.
- 2.2. Исследование, разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы.
 - 2.3. Разработка методических основ, регламентов и автоматизированных информационных систем статистического учета на транспорте, включая создание банка статистических данных, обеспечивающего разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса.
 - 2.4. Разработка, научное сопровождение и мониторинг транспортно-экономического баланса.
 - 2.5. Разработка методов и механизмов мотивации структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг и создания конкурентоспособных транспортных компаний.
 - 2.6. Разработка методик и средств мониторинга и контроля качества предоставляемых транспортных услуг, а также методов и механизмов повышения качества транспортных услуг, в т.ч. выборочного статистического мониторинга выполнения контрактных обязательств по качеству транспортных услуг, а также мониторинга действенности санкций по нарушениям контрактных обязательств.
 - 2.7. Разработка методик и средств мониторинга времени движения товаров в пути, а также времени обработки партий грузов в терминальной сети, в том числе в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу.
 - 2.8. Разработка научно-обоснованных методик и средств мониторинга уровня развития логистических товаро-транспортных технологий, обеспечения их производственно-технической базой и развития системы сопутствующих услуг.
 - 2.9. Разработка и совершенствование технологий контейнерных перевозок, Сравнительный анализ различных технологий региональных и межрегиональных перевозок, перевозок для малого и среднего бизнеса и научное обоснование выбора лучших технологий.
 - 2.10. Разработка принципиально новой, адаптивной технологии работы транспорта, соответствующей высокой динамике рыночной экономики, в том числе: анализ соответствия существующей технологии новым требованиям рыночной экономики – обеспечению динамичных экономических связей надёжными и эффективными транспортными связями; разработка экономических основ, критериев и показателей работы различных видов транспорта, соответствующих новой основной задаче; разработка научных основ гибких форм организации работы транспорта (для железнодорожного – вариантный план формирования, гибкий график движения поездов, варианты технологические процессы); разработка методологии согласованного с ритмами работы подвода грузов к морским портам, пограничным переходам, крупным предприятиям.
 - 2.11. Разработка научно-обоснованных методик и средств мониторинга существующей структуры парка грузового подвижного состава и обеспеченности потребностей по подвижному составу в целях достижения заданных критериев объема и качества транспортных услуг.
 - 2.12. Разработка и экспериментальная отработка эффективных инфотелекоммуникационных технологий и навигационных сервисов для обеспечения потребностей рынка конкурентоспособных транспортных услуг.
3. Научное обеспечение развития доступности и качества транспортных услуг для населения.

- 3.1. Разработка и научное обоснование минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения на всей территории страны. Разработка и научное сопровождение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов по прогрессивной шкале с учетом постепенного улучшения условий транспортного обслуживания населения.
 - 3.1.1 В том числе, в области развития систем городского и пригородного пассажирского транспорта, а также для районов крайнего Севера и приравненных к ним территорий.
 - 3.2. Разработка и научное обоснование параметров регулирования рынка в части допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок.
 - 3.3. Исследование, и научное обоснование структуры соотношения общественного и частного пассажирского транспорта в модели рынка транспортных услуг, обеспечивающей минимальные социальные транспортные стандарты. Разработка механизмов обеспечения реализации этих стандартов на базе социальных инвестиционных государственных контрактов на федеральном, региональном и муниципальном уровне.
 - 3.4. Исследования и разработки в области развития производства и оснащения парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, определение потребности в парках, возможности производства соответствующего подвижного состава и реализации на его базе минимальных социальных транспортных стандартов.
 - 3.5. Исследования и разработки в области развития систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.
4. Научное обеспечение развития интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны.
 - 4.1. Разработка и научное обоснование законодательно-правовых и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами.
 - 4.2. Разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей интеграции России в Единое международное транспортное пространство, развития участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, расширения сотрудничества в международных транспортных организациях и с торговыми партнерами России.
 - 4.3. Разработка методик и средств мониторинга технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, разработка и научное обоснование развития этих параметров, обеспечивающих конкурентоспособность международных транспортных коридоров на уровне мировых аналогов.
 - 4.4. Разработка и научное обоснование механизмов мотивирования создания национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных с мировыми компаниями, расширения участия российского транспортного бизнеса в крупных международных транспортных проектах.
 5. Научное обеспечение повышения уровня безопасности транспортной системы.
 - 5.1. Исследования и разработки в области развития средств, технологий и систем обеспечения безопасности движения, полетов и судоходства.
 - 5.2. Разработка технологических моделей повышения эффективности деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с МЧС с целью достижения уровня, соответствующего международным и национальным требованиям.

- 5.3. Исследования и разработки в области обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.
 - 5.4. Исследования и разработки в области повышения мобилизационной готовности транспортного комплекса.
 - 5.5. Исследования и разработки в области повышения безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.
 - 5.6. Разработка и научное обоснование параметров системы регулирования профессионального допуска к транспортной деятельности.
 - 5.7. Научно-техническое обеспечение развития средств и систем надзора в сфере транспорта.
 - 5.8. Разработка методик и средств контроля уровня профессиональной подготовки специалистов транспортного комплекса с точки зрения обеспечения безопасности и устойчивости транспортной системы.
6. Научное обеспечение снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.
 - 6.1. Исследования и разработки в области сокращения вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта, включая вопросы профессиональной подготовки персонала и рационализации маршрутов.
 - 6.2. Разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей мотивации перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.
 - 6.3. Выбор и научное обоснование показателей и критериев оценки экологичности транспорта с учетом уровня затрат и разработка рекомендаций по их оптимизации
 - 6.4. Исследования и разработки в области снижения энергоемкости транспорта и достижения уровня показателей передовых стран.

Блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии

7. Научное обеспечение совершенствования законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов Транспортной стратегии.
 - 7.1. Разработка и научное обоснование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг в области перевозок грузов (включая обоснование параметров допуска к коммерческой транспортной деятельности).
 - 7.2. Исследования и разработки методов и механизмов государственного мониторинга удельных совокупных транспортных издержек в себестоимости национальных товаров и стимулирования их снижения.
 - 7.3. Разработка и научное обоснование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с минимальными социальными стандартами (включая обоснование параметров допуска к коммерческой транспортной деятельности в области пассажирских перевозок).
 - 7.4. Исследования и разработки законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования, направленных на повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, включая совершенствование законодательно-правовых, экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства.

- 7.5. Разработка и научное обоснование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны.
 - 7.6. Разработка и научное обоснование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе допуска к профессиональной деятельности.
 - 7.7. Разработка и научное обоснование законодательно-правовой базы в области регулирования вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека.
 - 7.8. Исследования и разработки в области внутрироссийской и международной гармонизации нормативно-правового обеспечения транспортной системы, создания единого транспортного кодекса.
8. Научное обеспечение создания эффективной системы управления реализацией стратегии и развитием транспортного комплекса
 - 8.1. Разработка и научное сопровождение системы стратегического планирования развития транспортной отрасли на основе математических моделей и транспортно-экономического баланса.
 - 8.2. Разработка и научное обоснование эффективной организационной модели управления реализации стратегии.
 - 8.3. Разработка методических основ и регламентов согласования федеральной транспортной стратегии с субъектами Российской Федерации и увязки с региональными транспортными стратегиями и программами, со схемами территориального планирования для регионов, областей, городов.
 - 8.4. Разработка методических основ и регламентов увязки стратегии с ресурсообеспечивающими отраслями.
 - 8.5. Разработка, научное сопровождение и развитие автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом и других аналитических и управляющих систем транспортного комплекса, в том числе: создание классов автоматизированных аналитических систем для различных видов транспорта и по транспортному комплексу в целом; разработка методических основ использования аналитических систем на транспорте; разработка методологии автоматизированного управления потоками и процессами на транспорте; создание новых и адаптация к новым задачам транспорта существующих систем автоматизированного управления (систем поддержки принятия решений); адаптация технологических процессов транспорта к использованию систем автоматизированного управления.
 - 8.6. Исследования и разработки в области развития систем мониторинга и оценки состояния транспортного комплекса, систем контроля и надзора на транспорте.
 - 8.7. Исследования и разработки аналитических систем и математических моделей, обеспечивающих поддержку принятия решений по регулированию функционирования и управлению развитием транспортного комплекса.
 - 8.8. Разработка, научное сопровождение и развитие автоматизированной системы мониторинга и проектного управления реализацией федеральных целевых программ и стратегий, создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией стратегии.
9. Развитие научного обеспечения транспортного комплекса
 - 9.1. Организация и проведение работ по научно-методическому обеспечению транспортного комплекса.
 - 9.2. Создание научной базы (инфраструктуры) научного обеспечения транспортного комплекса.

9.3. Подготовка и привлечение кадров для научных исследований в транспортном комплексе, разработки и внедрения инновационных транспортных технологий (прежде всего, за счет развития транспортного научно-образовательного комплекса).

9.4. Содействие развитию научных школ транспортного комплекса.

10. Научное обеспечение подготовки и развития трудовых ресурсов транспортного комплекса

10.1. Разработка и научное обоснование методических основ и механизмов государственного регулирования в сфере кадрового обеспечения видов транспорта, направленного на подготовку, привлечение и закрепление квалифицированных кадров в транспортной отрасли. Научные исследования и разработки в области создания конкурентоспособных условий привлечения и закрепления кадров в транспортной отрасли.

10.2. Разработка и научное обоснование методических основ обеспечения транспорта профессионально подготовленными работниками массовых профессий, специалистами и руководителями, ориентированными на длительные трудовые отношения и развитие профессиональной карьеры.

10.3. Разработка и научное обоснование методических основ подготовки специалистов-управленцев широкого профиля и развития у персонала всех видов транспорта высокого уровня компетенции для работы в условиях единой транспортной системы, активного взаимодействия видов транспорта, логистических комплексов и единых технологических цепочек, высоких стандартов качества.

10.4. Исследования и разработки в области создания корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников, повышение его качества, производительности труда, активное участие в технической модернизации и инновационном развитии транспорта.

10.5. Научные исследования и разработки в области создания имиджа транспортных профессий.

Экспериментальные пилотные проекты направлены на отработку механизмов, методик, законодательно-нормативного, технического, технологического, информационного, кадрового обеспечения для достижения целей и решения задач Транспортной стратегии. В период до 2015 года в целях реализации государственной транспортной политики на период до 2030 года необходима реализация ряда экспериментальных проектов, направленных на отработку и внедрение высокоэффективных товаротранспортных технологий.

Такие проекты являются важной частью фундамента развития конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг и катализатором освоения высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий на всей территории России.

На Федеральном, региональном и муниципальном уровнях предусматриваются проекты:

1. Создание Федерального научно-внедренческого центра комплексных транспортных проблем, а также сети региональных научно-внедренческих центров - является основным проектом протекции государства в создании транспортно-логистических систем в целях оптимизации обеспечения товарных потоков. Система центров должна обеспечить:

– разработку и мониторинг региональных транспортных балансов и на их основе федерального транспортно-экономического баланса;

– стратегические исследования, прогнозирование и комплексное моделирование товарных потоков и обеспечения их транспортными ресурсами;

– разработку проектов высокоэффективных товаротранспортных технологий, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами, а также технологической инфраструктуры по обеспечению логистики товарных потоков, в том числе, в межрегиональном и международном сообщении;

–совместно с администрациями регионов и муниципалитетов разработку и реализацию экспериментальных проектов, обеспечение тиражирования их результатов.

2. Проект развития транспортных коридоров предусматривает:

–разработку классификации транспортных коридоров на всей территории Российской Федерации, в том числе, и международных;

–разработку технических и технологических, информационных стандартов, по каждому виду транспорта, функционирующему в данном коридоре, отвечающих высоким техническим требованиям транспортных коридоров, сервисной и технологической инфраструктуры, обеспечивающих применение высокоэффективных товаротранспортных и пассажиро-транспортных логистических технологий;

–создание конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами условий по безопасности, скорости и времени перемещения грузов и пассажиров, а также их сервису.

Предполагается реализовать экспериментальный проект на территории Российской Федерации в границах международного коридора «Север-Юг».

3. Проект организации межрегиональных автотранспортных конвейеров на основных товарных потоках предусматривает:

–мотивацию создания национальных или межрегиональных экспедиторско-транспортных компаний для реализации автотранспортных конвейеров;

–разработку и отработку методологической, нормативной и законодательно-правовой базы для обеспечения цели 2 Стратегии;

–создание транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе терминалов и логистических парков различного типа на принципах государственно-частного партнерства.

Проект должен обеспечить: увеличение коммерческой скорости товаров в межрегиональном сообщении до 1000-1500 км в сутки при гарантированной ритмичности; увеличение производительности автотранспортных систем в 3-4 раза и соответственно рентабельности, а так же пропорциональное снижение издержек грузовладельцев на кредитование грузов в пути и на складе.

На региональном уровне проекты предполагается реализовать через региональные научно-внедренческие центры совместно и на основании методик Федерального научно-внедренческого центра.

4. Проекты развития транспортных коридоров и межрегиональных автотранспортных конвейеров на региональном уровне предполагают формирование для каждой распределительной товарной цепи рациональных маршрутов, как для модальных, так и мультимодальных перевозок.

Проекты должны обеспечить: снижение издержек грузовладельцев на кредитование товаров в пути за счет увеличения коммерческой скорости товарных партий «от двери до двери» в 2-3 раза и скорости обработки грузов на терминалах, увеличение производительности и рентабельности автотранспортных систем в 2-3 раза за счет организации доставки грузов по кольцевым маршрутам, обеспечивающим повышение коэффициента пробега с грузом и коэффициента использования грузоподъемности в 2-2,5 раза, использование подвижного состава до 20 часов в сутки.

5. *На муниципальном уровне* проекты рационализации движения товарных масс и их эффективного транспортного обслуживания в индустриальных центрах должны выполняться территориальными научно-внедренческими центрами совместно с федеральным центром. Рационализация предусматривает выбор самого короткого маршрута при условии максимально возможной загрузки и пробега с грузом, использование кольцевых и маятниковых маршрутов, технологий работы «борт о борт».

Проекты должны обеспечить: увеличение не менее чем в 2 раза коэффициента использования грузоподъемности и коэффициента использования пробега, увеличение производительности автотранспортных систем до 4 раз и пропорциональное снижение издержек товаропроизводителей.

Проекты транспортно-логистических систем на стыках с другими видами транспорта.

6. На железнодорожном транспорте предусматривается экспериментальный проект внедрения товаротранспортных технологий доставки грузов «от двери до двери» в мультимодальном варианте, отвечающих лучшим мировым аналогам. Целью проекта является возможность обеспечения на всей территории страны на всех железнодорожных станциях доставки любому грузовладельцу «от двери до двери» любой партии грузов, которая выполняется в мультимодальном варианте.

Проект должен обеспечить: снижение в 2,5 раза транспортных издержек грузовладельцев, в 4 раза простоя вагонов под грузовыми операциями, в 10 раз потерю и порчу грузов, в 2,5 раза себестоимость переработки грузов, повышение в 2 раза производительности автотранспортных средств и рабочих и соответствующее повышение рентабельности автотранспортных систем.

7. На внутреннем водном транспорте для востребованности на рынке необходимо гарантировать грузовладельцам предсказуемость, ритмичность и надежность функционирования товарных потоков, обеспечиваемых речным транспортом. В экспериментальном проекте предполагается проработать механизмы:

- мотивации создания акционерных экспедиторско-перевозочных компаний на бассейновых и межбассейновых магистральных перевозках, способных гарантированно обеспечить совместно с автомобильным, железнодорожным транспортом товары любой партии точно в срок «от двери до двери»,

- а так же создания холдингов, объединяющих порты в скоординированную терминально-транспортную сеть, увязанную единой информационно-диспетчерской системой.

Проект должен обеспечить: увеличение перевозок речным транспортом на 10-12% (уровень стран ЕС) от объема всех грузовых перевозок, компенсацию за счет речного флота увеличения сезонных объемов перевозок в весенне-летне-осенний период, снижение потребности в провозных и пропускных способностях автомобильного и железнодорожного транспорта и соответствующее снижение необходимости создания сезонных резервных мощностей, снижение травматизма и экологической нагрузки на окружающую среду.

Пилотный проект рекомендуется провести на Волжском бассейне, как одной из магистралей Международного транспортного коридора «Север-Юг».

8. Проект контейнеризации транспортной системы по внутрирегиональным и межрегиональным транспортным потокам для обеспечения внутренних потребностей производства и торговли на базе применения контейнеров различного типа (0,125; 0,625; 1,5; 2,5; 5,0; 10,0 тонн). Проект предусматривает:

- на базе транспортного баланса определение типажа и объема потребности контейнерного парка для промышленных узлов региональных и межрегиональных товарных потоков;

- разработку законодательно-правовых, нормативных и методических документов, обеспечивающих функционирование контейнерной системы уровня региона и федерации;

- разработку механизмов мотивирования производства и ремонта контейнерного парка необходимого типа в необходимых объемах;

- формирование основных требований к профильным структурам по лизингу или аренде контейнеров;

- разработку требований к техническим и технологическим условиям узловых распределительных контейнерных терминалов и контейнерных терминалов грузовладельцев.

Проект должен обеспечить: повышение производительности транспортных систем до 5 раз и соответствующее снижение издержек себестоимости товаров.

Инвестирование экспериментальных проектов предполагается в разовом порядке за счет федеральных средств, а также на основе механизмов государственно-частного

партнерства и комбинированного партнерства федерации, регионов и муниципалитетов.

По достижению целей экспериментального проекта предполагается возможность реализации акций на рынке.

Развитие научного обеспечения транспортной стратегии по видам транспорта предполагает опережающее инновационное развитие их научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий.

Основными направлениями задач развития научного обеспечения *на железнодорожном транспорте* являются:

1) Направления научных исследований в области железнодорожного транспорта, реализация которых помимо прочих источников предусматривает финансирование за счет средств плана научно-технического развития ОАО «РЖД»:

- перспективные направления научно-технического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации:

- разработка комплекса технических регламентов, содержащих требования по обеспечению безопасности и по охране окружающей среды к объектам технического регулирования на железнодорожном транспорте;
- разработка нормативно-методологической базы для расчетов параметров эксплуатационной готовности, прочности, безопасности, ресурса и риска;
- разработка новых технических требований на серийно поставляемую продукцию и нормативной базы для взаимодействия с поставщиками на основе принципов менеджмента качества;
- обеспечение развития инфраструктуры;
- развитие системы управления движением поездов и обеспечения безопасности;
- создание системы технического обслуживания скоростной и высокоскоростной инфраструктуры и подвижного состава;
- внедрение транспортной логистики;
- организация производства подвижного состава нового поколения:

2) Направления, реализация которых предусматривает преимущественное финансирование за счет средств инвестиционной программы ОАО «РЖД» (приобретение):

- обеспечение развития инфраструктуры;
- развитие системы управления движением поездов и обеспечения безопасности;
- ввод в эксплуатацию высокоскоростных электропоездов и инфраструктуры для скоростей движения до 250 км/ч и до 350 км/ч;
- внедрения транспортной логистики.

3) Направления, реализация которых предусматривает преимущественное финансирование за счет средств производителей железнодорожной техники (стадия НИОКР):

- перспективные направления научно-технического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации:

- разработка новых типов и образцов подвижного состава и элементов инфраструктуры, обеспечивающих повышение надежности и безопасности эксплуатации и соответствующих требованиям международных соглашений, к которым присоединилась Российская Федерация (правила ЕЭК ООН и др.);
- разработка принципиально новых комплексных систем диагностики и мониторинга объектов инфраструктуры и подвижного состава, использование высокоточных систем моделирования элементов инфраструктуры и подвижного состава;
- обеспечение развития инфраструктуры;
- развитие системы управления движением поездов и обеспечения безопасности предусматривают создание «интеллектуального» поезда со встроенной системой автоведения и самодиагностики;

- целевые параметры внедрения транспортной логистики предусматривают внедрение системы позиционирования и автоматизированного контроля сохранности грузов в пути следования;

- организация производства пассажирского и грузового подвижного состава нового поколения с увеличенными нагрузками на ось, снижением веса тары грузового вагона, применением асинхронного тягового привода, сокращением удельного расхода топлива и электроэнергии на тягу поездов и другими прогрессивными техническими характеристиками, включая приспособленность для обслуживания пассажиров-инвалидов.

4) Направления, реализация которых предусматривает преимущественное финансирование за счет средств федерального бюджета:

- перспективные направления научно-технического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации:

- создание системы формирования и контроля нормативных требований к транспортным средствам и оборудованию, которые разрабатываются, производятся или импортируются в Российскую Федерацию, а также разработка и применение метрической системы мер;

- разработка и введение в действие комплекса специальных стандартов (нормативная база систем добровольной сертификации) для объектов транспортной отрасли, не подпадающих под действие основных технических регламентов;

- производство подвижного состава нового поколения.

5) Направления, реализация которых предусматривает смешанное финансирование за счет средств ОАО «РЖД», производителей железнодорожной техники и федерального бюджета:

- организация высокоскоростного движения на выделенных направлениях со скоростями до 300-350 км/ч и освоение отечественного производства основных элементов инфраструктуры и подвижного состава;

- организация смешанных пригородно-городских пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах.

Основными направлениями развития научного обеспечения *в дорожном хозяйстве* являются:

- поисковые и фундаментальные исследования по следующим проблемам:

- совершенствование проектирования автомобильных дорог, включая теорию проектирования дорожных сетей, а также развитие методов математического моделирования при проектировании автомобильных дорог;

- методы повышения надежности и долговечности дорожных конструкций и искусственных сооружений;

- совершенствование эксплуатации автомобильных дорог, включая методы прогнозирования срока службы дорожных и мостовых конструкций, а также методы проектирования жизненного цикла дорог и искусственных сооружений;

- экономика и планирование в дорожном хозяйстве, прежде всего методы долгосрочного и среднесрочного планирования дорожной деятельности на основе оптимизации расходов в течение жизненного цикла дороги;

- создание принципиально новых материалов, конструкций и технологий для дорожных работ, конкурентоспособных на мировом рынке;

- прикладные научные исследования в рамках долгосрочных и среднесрочных программ, формируемых с учетом результатов фундаментальных исследований, по следующим проблемам:

- совершенствование дорожных конструкций и технологий производства работ, обеспечивающих увеличение межремонтных сроков службы автомобильных дорог и дорожных сооружений; разработка энергосберегающих и

- ресурсосберегающих технологий;
- повышение качества дорожно-строительных материалов, прежде всего битумосодержащих вяжущих материалов и асфальтобетона, в целях увеличения долговечности дорожных покрытий;
 - совершенствование методов мониторинга технических параметров и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, методик автоматизации сбора и обработки дорожных данных для использования в системах компьютерного проектирования дорог и искусственных сооружений, а также для планирования и управления дорожной деятельностью;
 - улучшение показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и безопасности дорожного движения;
 - разработка методов и компьютерных программ автоматизированного планирования дорожной деятельности на основе вариантного математического моделирования показателей транспортно-эксплуатационного состояния дороги и дорожной сети в целом; разработка программ и схем развития сетей автомобильных дорог Российской Федерации и регионов;
 - разработка различных научно-технических программ развития дорожного хозяйства;
 - совершенствование системы управления дорожным хозяйством, включая научное обеспечение развития нормативной правовой базы дорожного хозяйства, методик конкурсного отбора подрядчиков по критериям наиболее экономически эффективного предложения, направленных на повышение качества выполнения дорожных работ и обеспечивающих действенность механизмов государственно-частного партнерства, нормативной базы для широкого внедрения системы долгосрочных контрактов, направленных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния дорог;
 - совершенствование технического регулирования в дорожном хозяйстве, направленное на совершенствование основных технических и экологических требований, обеспечивающих высокие потребительские свойства автомобильных дорог, надежность и долговечность дорожных конструкций, работоспособность дорожной сети, безопасность участников дорожного движения, а также стимулирующих внедрение энерго- и ресурсосберегающих технологий при выполнении дорожных работ;
 - опытно-конструкторские работы, предусматривающие разработку нового оборудования для диагностики транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, приборов для лабораторного и полевого контроля качества работ по строительству, ремонту и содержанию дорог и мостов в целях повышения достоверности информации и качества указанных работ. Одновременно должна быть создана система организационных и экономических мер стимулирования разработок и серийного производства новой дорожной техники, оборудования для производства высококачественных дорожно-строительных материалов предприятиями машиностроительных отраслей.

Для проведения экспериментальных исследований и апробации новых разработок необходимо создание экспериментально-испытательных полигонов в разных регионах страны, в различных природно-климатических зонах, которые были бы доступны для проведения на них испытаний различными научно-исследовательскими организациями.

Основными направлениями развития научного обеспечения *на автомобильном транспорте* являются:

- разработка транспортных балансов на национальном и региональном уровнях, их увязка с федеральными программами развития и модернизации автодорожной инфраструктуры и инфраструктуры других видов транспорта;
- определение рациональных сфер использования автомобильного транспорта и направлений (механизмов) его взаимодействия с другими видами транспорта с целью минимизации транспортных затрат и обеспечения устойчивого развития транспортной системы;

- исследование эффективности правовых, экономических и административных механизмов регулирования рынка автотранспортных услуг;
- маркетинговые исследования рынка и мониторинг его состояния, прогнозирование тенденций развития рынка автотранспортных услуг;
- разработка предложений по повышению доступности и качества автотранспортных услуг для потребителей, повышение мобильности населения;
- создание современных транспортно-логистических технологий на основе достижения комплексности и высоких стандартов качества транспортных услуг.

Основными направлениями развития научного обеспечения *на воздушном транспорте* являются:

- научно-методическое обеспечение и мониторинг реализации транспортной стратегии в части развития воздушного транспорта в рамках Подпрограммы "Гражданская авиация" ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010- 2015 годы)», других федеральных и отраслевых целевых программ, генеральных схем и стратегических планов развития воздушного транспорта на период до 2015, 2020 и 2030 гг.;
- научно-методическое обеспечение, анализ проблемных вопросов и прогнозирование реализации целей транспортной стратегии в части развития воздушного транспорта, основанные на мониторинге состояния и исследовании взаимосвязи развития сегментов рынка, подсистем, информационного и ресурсного обеспечения воздушного транспорта;
- научно-прикладные исследования содержания и форм инновационной модели обеспечения конкурентоспособности воздушного транспорта, в том числе в части материально-технической базы, технологии авиаперевозочного процесса, информационных технологий, управления;
- маркетинговые исследования рынка воздушных перевозок, мониторинг его состояния и прогнозирование тенденций развития, предусматривающие повышение доступности и качества авиатранспортных услуг, мобильности населения, в том числе в разрезе регионов;
- научное обеспечение вопросов государственного регулирования развития воздушного транспорта, обеспечивающее конкурентоспособность услуг, расширение их доступности для населения, необходимые поставки парка современных воздушных судов;
- научно-методические разработки в области ценообразования воздушного транспорта в целях снижения темпов роста себестоимости услуг, тарифов на авиаперевозки, повышения доступности авиаперевозок;
- разработка нормативной правовой базы, регламентирующей деятельность и защиту на международном рынке интересов российских авиаперевозчиков, в том числе в условиях вступления Российской Федерации в ВТО;
- научные исследования рынка социально-значимых воздушных перевозок, разработка предложений по совершенствованию механизма их государственной поддержки в разрезе субъектов Российской Федерации;
- научные исследования в целях формирования долговременной политики Российской Федерации в области комплексной безопасности и экологии гражданской авиации, гармонизированной с требованиями ИКАО и ЕС;
- исследование конъюнктуры и уточнение прогнозов развития рынка воздушных перевозок и парка воздушных судов Российской Федерации на период 20 лет;
- научно-методическое обеспечение разработки и сопровождение эксплуатации единой государственной информационно-аналитической системы гражданской авиации;
- научное обоснование критериев, стандартов и процедур, способствующих развитию оправданной конкуренции, росту деловой активности, производительности труда, внедрению инноваций субъектами рынка воздушного транспорта.

Основными направлениями развития научного обеспечения *на морском транспорте* являются:

- разработка разделов «Морской транспорт» в Транспортных стратегиях, федеральных целевых программах развития транспортной системы России, прогнозах социально-экономического развития Российской Федерации;
- анализ современного состояния и прогноз изменения грузовой базы морского транспорта на средне- и долгосрочную перспективу;
- анализ мирового фрахтового рынка и международного морского судоходства;
- разработка отраслевых целевых программ, генеральных схем и стратегических планов развития морских портов;
- определение границ территорий и акваторий морских портов, подготовка комплектов необходимых документов для передачи в Правительство Российской Федерации;
- определение структуры и состава морского транспортного флота на перспективу;
- определение потребности в судах обеспечивающего флота различного назначения;
- разработка предложений по укреплению взаимодействия морского транспорта со смежными видами транспорта и грузовладельцами в рамках межотраслевой транспортной координации, развитию принципов логистики в управлении грузопотоками, обеспечению перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории России;
- разработка предложений по развитию прогрессивных транспортно-технологических систем (контейнерной, пакетной, ролкерной, паромной, лихтеровозной и др.);
- разработка комплекса технических, экономических, правовых и др. мероприятий, связанных с развитием перевозок по трассам Северного морского пути;
- разработка комплекса мероприятий по повышению конкурентоспособности отечественного морского транспорта, особенно с учётом вступления России во Всемирную торговую организацию;
- разработка предложений по мерам государственной поддержки морского транспорта;
- разработка предложений по привлечению судовладельцев к регистрации судов под российский флаг, резервированию грузовой базы для отечественного морского транспорта, строительству судов преимущественно на российских судостроительных заводах;
- подготовка предложений в области ценообразования на морском транспорте, в частности, разработка системы тарифов и портовых сборов;
- разработка предложений и подготовка документации по созданию и эффективному функционированию особых портовых экономических зон;
- разработка мероприятий по повышению уровня безопасности морской транспортной деятельности и охраны окружающей природной среды;
- разработка нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность морского транспорта и обеспечивающей защиту его интересов в сфере международного морского судоходства;
- совершенствование форм и методов подготовки специалистов в морских высших и средних учебных заведениях;
- разработка автоматизированных систем управления технологическими и информационными процессами;
- разработка предложений по совершенствованию статистической отчётности на морском транспорте;
- мониторинг функционирования морского транспорта, реализации принятых управленческих решений, эффективности проводимых мероприятий.

Основными направлениями развития научного обеспечения *на внутреннем водном транспорте* являются:

- разработка и научно-аналитическое сопровождение реализации федеральных целевых программ развития отрасли;
- прогнозирование социально-экономического развития речного транспорта в целом и в отдельных регионах;
- научно-техническое сопровождение развития транспортного и обеспечивающего

флота;

- перспективное развитие речных портов, судостроительных и судоремонтных предприятий и других объектов;
- развитие межотраслевой и транспортной координации, логистических систем и интермодальных перевозок;
- исследования в области нормативно-правового и нормативно-технического обеспечения речного транспорта;
- исследования в области безопасности эксплуатации речного флота, охраны окружающей среды, техники безопасности деятельности речного флота и его предприятий;
- развитие средств связи и информационных технологий на транспорте;

Основными направлениями развития научного обеспечения *на промышленном транспорте* являются:

- разработка нормального ряда тепловозов, электровозов, тяговых агрегатов автосамосвалов для промышленного железнодорожного и автомобильного транспорта;
- разработки типажа погрузочно-разгрузочных машин и комплексов для навалочных, тарно-штучных грузов и контейнеров;
- снижение транспортоемкости продукции, в частности, продукции металлургической промышленности;
- развитие альтернативных видов транспорта, позволяющих эффективно использовать землю, уменьшать нагрузку на окружающую среду, повышать производительность и экономичность производственных агрегатов;
- оптимизация ремонтной базы промышленного транспорта.

Реализация названных направлений научного обеспечения развития транспортной системы России в период до 2030 года потребует адекватного развития системы научных и проектных организаций отрасли – их материальной базы и кадрового обеспечения.

Одним из приоритетов развития научного обеспечения является воссоздание системы научных организаций (или их специализированных подразделений), деятельность которых ориентирована на разработку проблем перспективного развития транспортного комплекса страны, сбор, экспертизу, сертификацию и внедрение лучших инновационных решений в области развития транспортной системы.

Развитие эффективной государственной системы долгосрочного планирования требует создания системы таких инновационно-научных и внедренческих центров в каждой из транспортных подотраслей в действующих отраслевых институтах. Кроме того, должен получить развитие общетранспортный инновационный экспериментально-внедренческий центр с региональными отделениями, обеспечивающий комплексность развития транспорта как единой системы, технологическую, экономическую, правовую, организационную взаимосвязь смежных видов транспорта.

6.4. Обеспечение трудовыми ресурсами развития и функционирования транспортной системы

Задачи развития транспортной системы России на период до 2030 года могут быть решены только при условии обеспечения отрасли достаточным количеством высокопрофессиональных специалистов. Для реализации стратегических целей развития транспортной системы России до 2030 года необходимо обеспечить подготовку специалистов и трудовых ресурсов для транспортного комплекса по следующим направлениям:

- развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области проектирования и реализации проектов развития транспортных систем;

- развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств, создаваемых в процессе реализации стратегии;
- развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области предоставления транспортно-логистических услуг и других сервисов транспортного обслуживания;
- развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области управления развитием транспортным комплексом;
- развитие технических, технологических и других видов знаний трудовых ресурсов до уровня, обеспечивающего реализацию целей стратегии;

Государственное регулирование в сфере кадрового обеспечения видов транспорта направлено на подготовку, привлечение и закрепление квалифицированных кадров, и включает:

- совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в образовательных учреждениях транспортного комплекса;
- совершенствование программы подготовки кадров в соответствии с изменяющимися требованиями рынка и повышение качества подготовки специалистов;
- совершенствование программ подготовки и повышения квалификации персонала; широкое применение для подготовки специалистов различных видов транспорта специализированных тренажеров;
- совершенствование системы государственного контроля качества подготовки персонала для различных видов транспорта;
- разработку нормативно-правовой документации, регламентирующей трудовые и финансовые взаимоотношения обучаемого специалиста с будущим работодателем, оплатившим его обучение, и с государственными органами исполнительной власти в сфере транспорта, в случае обучения на средства госбюджета;
- создание системы наставничества, преемственности, накопления уникального опыта;
- формирование в организациях управленческого резерва, мотивированного на достижение корпоративных стратегических целей;
- содействие в укреплении и развитии социального партнерства.

Основными мероприятиями в области развития человеческих ресурсов являются:

- обеспечение транспорта на всех уровнях профессионально подготовленными работниками массовых профессий, специалистами и руководителями, ориентированными на длительные трудовые отношения и развитие профессиональной карьеры на железнодорожном транспорте;
- подготовка специалистов-управленцев широкого профиля и развитие у персонала всех видов транспорта высокого уровня компетенции для работы в условиях единой транспортной системы, активного взаимодействия видов транспорта, логистических комплексов и единых технологических цепочек, высоких стандартов качества;
- содействие созданию корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников, повышение его качества, производительности труда, активное участие в технической модернизации и инновационном развитии транспорта;
- создание эффективных моделей образовательных учреждений, внедряющих в процесс образования науку и производство;
- совершенствование материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных воздушных, морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений.

Для выполнения указанных мероприятий необходимо:

– перейти на долгосрочное перспективное планирование подготовки специалистов, в том числе по новым направлениям подготовки (специальностям): в области логистики, транспортных услуг, межтранспортного взаимодействия и в других областях.

– обеспечить проработку и реализацию механизмов долгосрочного сотрудничества между Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Федеральными агентствами, транспортными компаниями и образовательными учреждениями в сфере подготовки и повышения квалификации персонала (расширить сферы применения государственного заказа, целевых договоров в формате государственно-частного партнерства, в том числе с использованием новых финансово-кредитных схем) и науки (обеспечить техническую и технологическую модернизацию, последующее инновационное развитие транспорта за счет развития фундаментальных, поисковых и прикладных исследований, в первую очередь, на базе университетских комплексов, путем укрепления их социальной, материально-технической и научно-лабораторной базы, создания научно-производственных, инновационных и внедренческих центров, технопарков, передачи им новейших образцов техники, технологии, программного обеспечения);

– стимулировать концентрацию интеллектуальных и материальных ресурсов в составе крупных вертикально и горизонтально интегрированных университетских комплексов федерального и регионального значения, имеющих широкую сеть территориальных филиалов, позволяющих предоставить полный образовательный цикл, начиная с подготовки квалифицированных рабочих, работников со средним профессиональным образованием и все виды непрерывного обучения;

– обеспечить подготовку специалистов по мобилизационной подготовке на каждом виде транспорте;

– расширить практику предоставления рабочих мест для прохождения производственной и преддипломной практики студентам образовательных учреждений и закрепить ее правовые основы для большей адаптации выпускников к реальным условиям труда и требованиям производства;

– развивать систему научной стажировки и послевузовского обучения работников, практической стажировки научных сотрудников образовательных учреждений, стимулировать воспроизводство научно-педагогических кадров, повышение их квалификации и академической мобильности;

– укрепить связи между работодателями и образовательными учреждениями (корпоративные программы и другие формы согласования интересов и требований к отбору студентов, мониторингу заказчиком образовательных услуг учебного процесса, качеству подготовки, заключительному контролю знаний при расширении системы гарантированного трудоустройства успешных выпускников по специальности и заранее определенной должности; адаптация выпускников-бакалавров к требованиям работодателей в ходе дополнительного профессионального образования в транспортных вузах, совмещение обучения в вузах и ссузах с практической работой на рабочих должностях);

– развивать систему профессиональной подготовки рабочих массовых профессий, техников, мастеров, иных специалистов на основе сохранения и укрепления системы начального и среднего профессионального образования в составе университетских комплексов;

– расширить сотрудничество с образовательными учреждениями Министерства образования и науки Российской Федерации и иностранными образовательными учреждениями при подготовке специалистов;

– внедрить интегрирующие образовательные технологии (единые информационные сети повышения квалификации в сфере вопросов, относящихся к государственному регулированию) с участием крупнейших компаний и образовательных учреждений и с учетом их финансовых интересов (вопросы комплексной транспортной, экологической, производственной безопасности);

- проводить эффективную согласованную молодежную политику, направленную на стимулирование трудоустройства выпускников учебных заведений по специальности и установления с ними длительных стабильных трудовых отношений, а также на мотивацию приобретения качественных знаний и практических навыков, которые позволят сократить период адаптации молодых специалистов к производственным условиям;

- проводить согласованную долгосрочную политику, направленную на повышение престижности транспортных профессий;

- определить и развивать соответствующие механизмы мониторинга, анализа и принятия решений, инструменты контроля и целевые ориентиры, позволяющие придать планомерный и более эффективный, с точки зрения затрат, характер деятельности по управлению человеческими ресурсами на транспорте.

Основными мероприятиями в области социальной политики на транспорте являются:

- укрепление экономического положения транспортных предприятий, повышение их конкурентоспособности и экономической эффективности деятельности, как необходимое условие повышения потенциала по увеличению оплаты труда и наполнения социального пакета, предоставляемого персоналу транспортных предприятий;

- обеспечение зафиксированных в трудовом законодательстве социальных гарантий, расширение и совершенствование корпоративных социальных пакетов на основе временно действующих трехсторонних соглашений (двухсторонних для ФГУП и ФГУ, казенных предприятий), отражающих текущий баланс интересов работодателей, работников отрасли и государства;

- соблюдение дифференциации оплаты труда в зависимости от его сложности (квалификации работника);

- поощрение социальной ответственности бизнеса; использование в интересах развития кадрового потенциала договоров о социальном партнерстве.

Отраслевой социальный стандарт должен сыграть существенную роль в повышении престижности и уровня оплаты труда на транспорте (в том числе, минимального). В качестве основных составных частей социальных стандартов можно рассматривать:

- условия и оплату труда (размер оплаты труда, условия занятости, продолжительности рабочего времени);

- социальный пакет – пенсионное обеспечение, размер оплачиваемого отпуска, медицинское обслуживание, продолжительность отдыха, возможности по укреплению здоровья (занятиям спортом, организации отдыха), возможность решения жилищного вопроса, возможности обучения;

- защищенность работника в рамках трудовых отношений (условия и охрана труда, условия высвобождения работников, страхование).

6.5. Состав и структура целевых программ реализации Транспортной стратегии

Основными прямыми механизмами реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года являются Федеральные и региональные целевые программы. Состав и структура этих программ должна отвечать главным целевым ориентирам, сформированным целям, задачам и механизмам реализации Стратегии.

В связи с этим, целесообразно разбить все целевые программы, направленные на реализацию Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, на три блока:

1. Блок подпрограмм, направленных на достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных главных стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии.

2. Блок подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии.
3. Блок подпрограмм, направленных на достижение стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии по видам транспортной деятельности - на автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном, морском и авиационном транспорте.

В рамках первого и второго блоков:

Формируется единое транспортное пространство страны. Реализуются комплексные проекты развития транспортных узлов и управляющих центров перевозок, которые обеспечивают работу транспортных коридоров.

Создается транспортная инфраструктура нового типа – интегрированные транспортно-складские и товаротранспортные комплексы, которые образуют объединенную систему взаимодействия, включая грузовладельцев. Обеспечивается интеграция всех сегментов транспортного процесса и логистики и формируется единая транспортная система страны.

На этой основе развивается интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала России.

Обеспечивается развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров до уровня, конкурентоспособного с мировыми аналогами, обеспечивается планирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества. Создаются условия расширения доступа российских поставщиков транспортных услуг по всем видам транспорта на зарубежные рынки. Выполняются мероприятия по усилению роли России в формировании международной транспортной политики.

Обеспечивается разработка и ввод в действие минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности перемещения всех слоев населения на различных видах транспорта по всей территории страны. Разрабатываются и вводятся стандарты качества обслуживания пассажиров на всех видах транспорта.

За счет системного комплекса мероприятий обеспечивается достижение уровня безопасности на всех видах транспорта, соответствующего международным и национальным требованиям. Выполняется единый комплекс мероприятий по стимулированию снижения уровня техногенного воздействия всех видов транспорта на окружающую среду и здоровье человека и достижения международных экологических стандартов на всех видах транспорта.

Разрабатываются и вводятся в действие единые интегрированные модели, технологии, стандарты, законодательно-правовая база и методы государственного регулирования, являющиеся общими для различных видов транспорта.

На базе этих комплексных мероприятий и проектов, общих моделей и интеграционных технологий, стандартов и законодательных нормативов, а также общих методов регулирования, имеющих общесоциальную, общеэкономическую и общетранспортную направленность, разрабатываются и реализуются подпрограммы третьего блока по видам транспорта. Эти подпрограммы учитывают специфику развития каждого вида транспорта, а также потребности экономики и общества в отношении этих конкретных видов транспорта.

Таким образом, для реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года необходимо выполнить следующие подпрограммы:

1. Подпрограмма **«Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры»**
2. Подпрограмма **«Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны»**
3. Подпрограмма **«Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами»**

4. Подпрограмма «**Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны**»
5. Подпрограмма «**Повышение уровня безопасности транспортной системы**»
6. Подпрограмма «**Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду**»
7. Подпрограмма «**Совершенствование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов транспортной стратегии**»
8. Подпрограмма «**Подготовка и развитие кадрового потенциала транспортного комплекса**»
9. Подпрограмма «**Создание эффективной системы управления реализацией стратегии**»
10. Подпрограмма «**Опережающее развитие научно-технической и технологической базы транспортного комплекса**»
11. Подпрограмма «**Автомобильные дороги и автомобильный транспорт**»
12. Подпрограмма «**Железнодорожный транспорт**»
13. Подпрограмма «**Внутренний водный транспорт**»
14. Подпрограмма «**Морской транспорт**»
15. Подпрограмма «**Гражданская авиация**»

Все подпрограммы имеют четкую целевую направленность. Каждая из общесистемных подпрограмм 1 – 6 ориентирована на достижение одной из целей Стратегии. Подпрограммы 7 – 10 ориентированы на создание и развитие основных общих механизмов реализации Стратегии, направленных на обеспечение всех целей Стратегии. Каждая из отраслевых подпрограмм 11 – 15 ориентирована на достижение всех целей Стратегии с учетом специфики различных видов транспорта.

6.6. Риски реализации Стратегии

Реализация Стратегии сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению запланированных результатов. К таким рискам можно отнести макроэкономические, геополитические, операционные, социальные, техногенные и экологические риски:

1) макроэкономические риски связаны с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, возникновения бюджетного дефицита.

Источниками возникновения данных рисков являются:

- нехватка финансовых средств вследствие опережающего роста цен в отраслях экономики, поставляющих продукцию для железнодорожного транспорта;
- снижение объемов грузовых перевозок вследствие недостаточного развития транспортной инфраструктуры;
- снижение объемов грузовых перевозок вследствие изменения их структуры, роста доли высокотехнологичных грузов;
- снижение объемов транзитных грузовых перевозок вследствие развития альтернативных заграничных маршрутов в обход территории РФ;
- недостаток мощностей и низкий технический уровень развития отечественного машиностроения;
- несбалансированное развитие инфраструктуры смежных видов транспорта (дефицит портовых мощностей, складских терминалов и т.п.);
- несоответствие выделенных инвестиций в строительство и в техническую базу транспорта требованиям Стратегии к уровню развития инфраструктуры и качеству транспортных услуг.

Неблагоприятный сценарий развития российской экономики приведет к фактической консервации технической отсталости транспортной инфраструктуры на достаточно продолжительный период времени. Практически это означает срыв реализации Стратегии и застой транспортной отрасли;

2) геополитические риски. Успешная интеграция Российской Федерации в международную транспортную систему во многом зависит от стабильной политической ситуации в соседних регионах. Ухудшение международной обстановки может привести к снижению привлекательности и конкурентоспособности транспортной системы России.

Данные риски актуальны для всех видов транспорта. В области мореплавания они ведут к ограничению судоходства и сдерживанию дальнейшего развития российских портовых мощностей. Нестабильность международной обстановки может оказать негативное влияние на реализацию проектов по созданию сети узловых распределительных центров воздушных перевозок (хабов).

3) операционные риски – это риски, связанные с недостатками в системах и процедурах управления, поддержки и контроля реализации Стратегии, в том числе с недостатками их нормативно-правового обеспечения.

К операционным рискам относятся риски персонала (риск небрежных или некомпетентных действий, в результате которых может быть причинен материальный ущерб), транзакционные риски, риски операционного контроля, риски систем обеспечения, технологические риски, страховые риски и другие.

К неблагоприятным факторам, увеличивающим эти риски относятся:

- отсутствие целого ряда основополагающих нормативно-правовых и стратегических документов, необходимых для реализации Стратегии (таких как, перспективная схема размещения производительных сил, основные положения демографической и миграционной политики Российской Федерации, стратегии развития внешней торговли Российской Федерации и других),

- отсутствие транспортного баланса как основного инструмента выявления диспропорций в процессе прогнозирования и установления равновесия между спросом на транспортные услуги и их предложением, и многие другие факторы;

4) социальные риски. Возникновение данных рисков может определяться:

- ухудшением демографической ситуации и снижением спроса на пассажирские и грузовые перевозки;

- дефицитом квалифицированной рабочей силы, оттоком высококвалифицированных кадров в другие отрасли экономики вследствие более низкой заработной платы на транспорте;

- дефицитом трудовых ресурсов для реализации инфраструктурных транспортных проектов в удаленных регионах, в первую очередь в регионах Сибири и Дальнего Востока

5) техногенные и экологические риски. Данный вид рисков обусловлен высокой степенью физического износа технических средств, человеческого фактора, природными явлениями, а также вандалистскими и террористическими действиями. Устранение их последствий требует серьезных дополнительных капиталовложений и приведет к отвлечению средств с других объектов транспортной системы.

К числу основных рисков относятся:

- сбои в организации движения вследствие аварий на промышленных объектах, связанных с обеспечением работы транспорта;

- сбои в организации движения транспортных средств вследствие техногенных аварий на смежных видах транспорта, в акваториях морских портов, на основных автотрассах, в непосредственной близости от железных дорог;

- временная приостановка работы транспорта вследствие возникновения пожаров, стихийных бедствий;

- снижение экологической безопасности транспорта вследствие возникновения

техногенных аварий на объектах транспорта.

В числе побочных последствий таких происшествий можно ожидать снижение инвестиционной привлекательности и рейтинга доверия к транспортной отрасли со стороны кредитных организаций и международных финансовых институтов.

Прямыми последствиями указанных рисков является неполное достижение целей Стратегии.

Предложенные в Стратегии механизмы и планы реализации сформированы таким образом, чтобы свести к минимуму возможные негативные последствия указанных рисков при реализации Стратегии.

7. ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года будет проходить в два этапа:

Первый этап (до 2015 года) – завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и расшивки узких мест и переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям.

Второй этап (2016 - 2030 годы) – интенсивное, инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально-ориентированного пути развития России.

Этап завершения модернизации транспортной системы и создания основы для дальнейшего развития (до 2015 года) базируется на результатах реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» и ориентирован на решение задач, поставленных в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» и других действующих программ и включает в себя развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей необходимые пропускные способности на основных направлениях перевозок, обновление парков транспортных средств, состава морского, речного и воздушного флота, совершенствование технологических процессов. Эти задачи направлены на ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения, повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализацию транзитного потенциала страны, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

На первом этапе основное внимание при развитии транспортной инфраструктуры будет уделено формированию единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов, ликвидации существующих разрывов и «узких мест» транспортной сети, в том числе, в азиатской части России, развитию крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок, транспортных подходов к пограничным пунктам пропуска и транспортным узлам. На этой основе будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

Основные направления развития в отраслевом разрезе на первом этапе характеризуются:

в области железнодорожного транспорта - модернизацией подвижного состава, постоянных устройств и сооружений; увеличением пропускной способности участков железнодорожной сети; формированием направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузки на ось, строительством железнодорожных линий в районах нового освоения; строительством новых железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения; развитием сети железных дорог

на направлениях международных транспортных коридоров; строительством обходов крупных железнодорожных узлов; предоставлением для всех перевозчиков недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры, равных условий для конкуренции, единых требований к обеспечению безопасности;

в области дорожного хозяйства – повышением доступности дорожной сети для населения; началом формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, строительством и реконструкцией автомобильных дорог в районах Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающих освоение природных ресурсов и связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью; строительством обходов крупнейших городов;

в области воздушного транспорта - развитием международных узловых аэропортов (хабов), сети внутрироссийских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, кардинальным обновлением парка воздушных судов; развитием аэронавигационной системы России, созданием укрупненных центров управления воздушным движением;

в области морского транспорте - увеличением пропускной способности российских морских портов и провозной способности отечественного транспортного флота; обновлением морского флота; обеспечением роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах;

в области внутреннего водного транспорта - устранением участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации; развитием портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения; увеличением протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой; реконструкцией гидротехнических сооружений; реконструкцией пассажирских вокзалов и улучшением качества обслуживания пассажиров; строительством грузового и пассажирского флота.

Этап интенсивного инновационного развития транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально-ориентированного пути развития России (2016-2030 годы) включает в себя создание конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного, в том числе, инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения, повышения конкурентоспособности, производительности и рентабельности транспортных систем; выход на мировой уровень технологического и технического развития транспорта; создание резервов, необходимых для обеспечения ускоренного развития транспортной системы и повышения ее конкурентоспособности, эффективности и качества транспортного обслуживания, создания инфраструктурных условий для развития новых "точек" экономического роста в стране; расширение опорной транспортной сети; реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС и с другими государствами; диверсификацию направлений экспортных поставок российских углеводородов; повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения, превращение логистических транспортных центров в управляющие элементы системы товародвижения.

На втором этапе будет обеспечен переход к системному развитию транспортной системы страны на основе формирования Единого транспортного пространства России, что включает:

- создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;

- увеличение пропускной способности и достижение лучших мировых показателей по скоростным параметрам транспортной инфраструктуры, рост доли высокоскоростных путей сообщения. Эти показатели будут подняты до уровня лучших мировых достижений;

- создание взаимосвязанной интегрированной системы товаротранспортной

технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированной системы логистических парков, а также единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса для формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны;

- освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

На втором этапе транспортная система должна достичь уровня, обеспечивающего отсутствие инфраструктурных ограничений перспективного социально-экономического развития страны.

Сбалансированное развитие транспортной системы страны позволит повысить конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках; показатели мобильности населения приблизятся к уровню развитых стран, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране; снизится дифференциация по доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества.

Население будет обеспечено качественными транспортными услугами в соответствии с минимальными социальными транспортными стандартами. Будет обеспечено постепенное повышение уровня этих стандартов по прогрессивной шкале.

Продолжится развитие всех видов транспорта. Особое внимание будет уделяться комплексному развитию крупных транспортных узлов и созданию транспортно-логистической инфраструктуры.

Основные направления развития в отраслевом разрезе на втором этапе характеризуются:

в области железнодорожного транспорта – развитием основных магистральных направлений, строительством обходов крупных узлов, формированием глубокого обхода Московского узла, строительством вторых и третьих мостовых переходов через реки Волга, Обь, Амур и другие, существенным расширением полигона скоростного движения;

в области воздушного транспорта – расширением аэродромной сети в результате развития, главным образом, региональной авиатранспортной инфраструктуры, развитием инфраструктуры аэропортов, в том числе не вошедших в состав опорной сети, и поддержание в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети, обеспечением сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта;

в области дорожного хозяйства – развитием новых направлений автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, обеспечивающих не только межрегиональные связи, но и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему России; автомобильных дорог, соединяющих между собой административные центры субъектов Российской Федерации по кратчайшему расстоянию; региональных автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров и обеспечивающих подъезд к автомобильным пунктам пропуска; автомобильных дорог, обеспечивающих автотранспортные связи субъектов, расположенных на северо-востоке страны, с дорожной сетью России; автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд от федеральной сети России к морским портам; автомобильных дорог, обеспечивающих разгрузку крупных транспортных узлов; модернизацией существующих и строительством новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения; комплексной модернизацией и развитием дорожной сети в крупнейших транспортных узлах России; строительством и реконструкцией автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог;

в области развития общественного пассажирского транспорта - развитием выделенной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования, систем городского внеуличного транспорта, развитием интермодальных систем перевозок пассажиров, модернизацией и ростом парков подвижного состава;

в области морского транспорта – увеличением пропускной способности морских портов и повышением эффективности их работы в увязке с созданием логистической системы, включающей как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах страны, включая «сухие порты»; ростом дефлорации морского транспортного флота, зарегистрированного под российским флагом;

в области внутреннего водного транспорта – развитием инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, включая развитие водно-транспортного соединения между Азово-Черноморским и Каспийским бассейнами, а также развитием туристического бизнеса.

Необходимым условием реализации Транспортной Стратегии на всех этапах является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях государственно-частного партнерства.

8. ОЦЕНКА НЕОБХОДИМОГО РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Реализация Стратегии обеспечивается стабильной и надежной системой финансирования, учитывающей особенности транспорта как инфраструктурной отрасли.

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

Средства из федерального бюджета Российской Федерации направляются на следующие цели:

- поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;
- реконструкция и строительство объектов транспортной инфраструктуры, имеющих важное социально-экономическое значение, а также обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы;
 - обеспечение безопасности на транспорте;
 - выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств, объектов транспорта и путей сообщения, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности;
 - обеспечение функций государственного регулирования и управления в транспортной отрасли;
 - проведение фундаментальных научных исследований и реализацию инновационных научно-технических проектов, имеющих общегосударственное и общепромышленное значение.

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

- софинансирование на договорных условиях инвестиционных проектов с оформлением прав собственности Российской Федерации, включая финансирование расходов на управление инвестиционными проектами и разработку проектной документации;
- предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на развитие транспортной инфраструктуры;
- предоставление субсидий транспортным организациям, осуществляющим социально значимые перевозки;
- субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам транспортным организациям для финансирования расходов, связанных с приобретением транспортных средств;
- предоставление в соответствии с программой государственных внешних заимствований Российской Федерации и программой государственных внутренних заимствований Российской Федерации

Федерации, субъектов Российской Федерации государственных гарантий по привлекаемым отечественными организациями займам с целью реализации наиболее значимых инвестиционных проектов в сфере транспорта;

- направление средств в уставные капиталы юридических лиц;
- разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка транспортных средств, в том числе содействие в развитии лизинга современных транспортных средств, страхования и кредитования перевозчиков;
- предоставление льгот при установлении условий аренды государственного имущества, землеотвода и землепользования;

Общий объем капитальных вложений в Стратегию рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом НДС и оценивается в 170,6 трлн. рублей.

Оценка объемов капитальных вложений по видам транспорта и этапам реализации Стратегии приведена в приложении 4.

Доля суммарных капитальных вложений на реализацию Стратегии по отношению к суммарному ВВП России составит в среднем 3,97%.

Доля суммарных инвестиций в основной капитал в суммарных инвестициях России составит за период 2010 – 2015 гг. 12,7% и за период 2016 – 2030 гг. – 10,0%.

Капитальные вложения в период 2010 – 2015 годов учитывают реализацию утвержденных Правительством Российской Федерации федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)», «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007–2010 годы)», «Глобальная навигационная система» программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта и других.

Средства федерального бюджета по направлению «Государственные капитальные вложения» предусматривается выделять, прежде всего, на реализацию следующих мероприятий:

- строительство и реконструкцию автомобильных дорог федерального значения; предоставление субсидий на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения;
- реконструкцию и строительство федеральных объектов инфраструктуры гражданской авиации;
- реконструкцию и строительство федеральных объектов в морских и речных портах, строительство морских и речных судов обеспечивающего флота;
- реконструкцию внутренних водных путей и гидросооружений на них.

Средства региональных бюджетов предусматривается направлять, прежде всего, на развитие автомобильных дорог регионального значения, пригородного пассажирского комплекса железнодорожного транспорта, строительство новых железнодорожных линий, имеющих важное социальное и экономическое значение для регионов, развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта.

Внебюджетные средства намечается использовать преимущественно для финансирования коммерческих проектов, в первую очередь по развитию инфраструктуры транспортных узлов, формированию транспортных систем в создаваемых в регионах территориально-производственных кластерах, по организации в крупнейших транспортных узлах транспортно-логистических центров, создание платных и скоростных автомагистралей и автомобильных дорог.

Для развития отечественного производства материалов, машин и оборудования для

транспортной системы Российской Федерации целесообразно предусмотреть меры по государственной поддержке их производителей, стимулирующие переход к инновационной модели развития и привлечение частных инвестиций, как в транспортную отрасль, так и в сегменты промышленности, занятые изготовлением современных материалов, машин и оборудования для транспортной системы. Такими мерами могут быть:

- таможенно-тарифное регулирование, направленное на снижение ввозных пошлин на оборудование;

- субсидирование процентной ставки по кредитам для предприятий, осуществляющих производство современного оборудования и его приобретение для использования в транспортном комплексе

Затраты на научное обеспечение реализации Транспортной стратегии составят за период 2010 – 2030 гг. 1,26 трлн. руб. в ценах соответствующих лет (приложение 4).

Конкретный состав и объемы работ научного обеспечения реализации Транспортной стратегии будут детально определены при разработке федеральных целевых программ, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, на соответствующие периоды.

Приложения
к проекту Транспортной стратегии
Российской Федерации на период до 2030 года

Приложение 1. Объем перевозок грузов и пассажиров за 2000-2007 гг.

Показатели	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Объем перевозок грузов – всего, млн.т	10217,6	10502,4	10721,3	10964,0	11299,0	11606,1	11821,3	12068,8
из них ТОП *	1749,6	1782,4	1743,3	1813,0	1879,0	2046,1	2189,2	2167,8
в т.ч. по видам транспорта:								
- железнодорожный общего пользования	1046,8	1057,5	1083,7	1160,9	1221,2	1273,3	1311,1	1344,2
- железнодорожный промышленный	3140,0	3156,0	3133,0	3172,0	3345,0	3487,0	3591,7	3682,4
- автомобильный:	5878,0	6125,0	6348,0	6469,0	6568,0	6685,0	6753,3	6861,4
из них ТОП	550,0	561,0	503,0	490,0	493,0	612,0	712,9	642,8
- воздушный **	0,55	0,61	0,63	0,62	0,65	0,63	0,64	0,73
- внутренний водный	116,8	129,5	118,7	125,8	135,0	134,2	139,2	153,4
- морской ***	35,4	33,8	37,3	35,7	29,1	26,0	25,4	26,7
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования – всего, млн.чел.	44835,3	44041,0	42608,0	40067,9	39107,6	30109,2	27942,2	25023,2
в т.ч. по видам транспорта:								
- железнодорожный	1418,8	1305,9	1270,7	1303,5	1335,1	1339,0	1339,0	1318,7
- автомобильный	23001,0	22517,0	21919,0	20893,6	21018,2	16364,4	15782,0	14477,3
- воздушный **	21,8	25,1	26,5	29,4	33,8	35,1	38,0	45,1
- внутренний водный	27,7	30,0	28,8	24,4	25,5	20,7	19,6	21,5
- наземный городской электрический	16180,0	15958,0	15163,0	13612,0	12484,0	8776,0	7119,6	5632,2
- метрополитен	4186,0	4205,0	4200,0	4205,0	4211,0	3574,0	3644,0	3528,4

*) ТОП – транспорт общего пользования.

***) Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

****) Перевозки судами, зарегистрированными под Государственным флагом Российской Федерации.

Приложение 2. Прогноз перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2030 года

Таблица П-2. 1.

Прогноз перевозок грузов и грузооборота по инерционному варианту развития транспортной системы России до 2030 года

	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
Перевозки грузов - всего, млн. тонн	10217,6	11606,1	11821,3	12068,8	12544,3	13960,6	15951,8	17858,0
в т.ч. транспорт общего пользования	1749,6	2046,1	2189,2	2167,8	2348,1	2750,6	3121,8	3558,0
из всего:								
1. Автомобильный транспорт	5878,0	6685,0	6753,3	6861,4	6955,0	7500,0	8800,0	10000,0
в т.ч. общего пользования	550,0	612,0	712,9	642,8	709,1	790,0	970,0	1200,0
2. Железнодорожный транспорт общего пользования	1046,8	1273,3	1311,1	1344,2	1442,0	1720,0	1850,0	1970,0
3. Железнодорожный транспорт необщего пользования (промышленный)	3140,0	3487,0	3591,7	3682,4	3950,3	4500,0	5000,0	5500,0
4. Морской транспорт	35,4	26,0	25,4	26,7	35,8	60,0	110,0	170,0
5. Внутренний водный транспорт	116,8	134,2	139,2	153,4	160,1	179,2	190,0	215,0
6. Воздушный транспорт *	0,55	0,63	0,64	0,73	1,1	1,4	1,8	3,0
Грузооборот - всего, млрд. ткм	1745,9	2232,1	2332,6	2480,0	2784,0	3188,7	3506,1	3860,6
в т.ч. транспорт общего пользования	1591,9	2045,4	2144,3	2304,1	2607,3	2985,7	3284,1	3634,6
из всего:								
1. Автомобильный транспорт	153,0	194,0	198,8	205,9	230,0	260,0	290,0	320,0
в т.ч. общего пользования	23,0	37,0	42,2	62,5	88,1	95,0	110,0	140,0
2. Железнодорожный транспорт общего пользования	1373,2	1858,1	1950,9	2090,3	2344,2	2630,0	2850,0	3050,0
3. Железнодорожный транспорт необщего пользования (промышленный)	24,0	29,7	31,7	32,5	34,8	38,0	42,0	46,0
4. Морской транспорт	122,2	60,3	61,6	61,9	84,6	160,0	210,0	300,0
5. Внутренний водный транспорт	71,0	87,2	86,7	86,0	85,2	93,1	104,0	130,6
6. Воздушный транспорт *	2,5	2,8	2,9	3,4	5,2	7,6	10,1	14,0

*) Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

Таблица П-2.2.

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по инерционному варианту развития транспортной системы России до 2030 года

	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
Перевозки пассажиров - всего, млн. чел.	57160,3	42561,8	40941,6	38848,2	41021,9	43803,1	47283,3	52096,7
в т.ч. транспорт общего пользования	44835,3	30109,2	27942,2	25023,2	24724,8	24143,8	24097,0	25862,7
из всего - по видам транспорта:								
Железнодорожный	1418,8	1339,0	1339,0	1318,7	1353,5	1369,6	1410,0	1440,0
Автомобильный *	35326,0	28817,0	28781,4	28302,3	30780,0	34096,9	37800,0	41600,0
в т.ч. общего пользования	23001,0	16364,4	15782,0	14477,3	14482,9	14437,6	14613,7	15361,0
Внутренний водный	27,7	20,7	19,6	21,5	25,4	28,2	30,6	38,7
Воздушный **	21,8	35,1	38,0	45,1	58,0	70,0	99,0	138,0
Городской наземный электротранспорт	16180,0	8776,0	7119,6	5632,2	5101,3	4488,4	4113,8	4900,0
Метро	4186,0	3574,0	3644,0	3528,4	3703,7	3750,0	3829,9	3980,0
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км	732,8	754,7	838,0	858,7	981,2	1139,1	1395,9	1610,0
в т.ч. транспорт общего пользования	486,0	468,5	494,2	491,8	537,7	609,1	673,5	840,0
из всего - по видам транспорта:								
Железнодорожный	167,1	172,2	177,6	174,1	179,4	184,0	193,2	202,3
Автомобильный *	411,2	423,9	497,9	511,5	597,9	690,0	890,0	960,0
в т.ч. общего пользования	164,4	137,7	154,1	144,6	154,4	160,0	167,69	190,0
Внутренний водный	0,95	0,88	0,90	0,96	1,15	1,3	1,4	1,8
Воздушный **	53,4	85,8	93,9	111,0	140,6	202,2	250,0	380,0
Городской наземный электротранспорт	53,2	28,5	23,5	18,5	17,0	15,2	14,1	16,0
Метро	46,9	43,4	44,2	42,6	45,1	46,4	47,2	49,9

*) В общих объемах перевозок пассажиров и пассажирооборота автомобильного транспорта учтены расчетные значения перевозок легковыми автомобилями всех видов собственности.

***) Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

Таблица П-2.3.

Прогноз перевозок грузов и грузооборота по энерго-сырьевому варианту развития транспортной системы России до 2030 года

	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
Перевозки грузов - всего, млн. т	10217,6	11606,1	11821,3	12068,8	12504,6	14202,4	15619,2	18227,6
в т.ч. транспорт общего пользования	1749,6	2046,1	2189,2	2167,8	2325,9	2831,7	3267,1	3747,6
в том числе:								
1. Автомобильный транспорт	5878,0	6685,0	6753,3	6861,4	6915,4	7478,7	8124,1	10500,0
в т.ч. общего пользования	550,0	612,0	712,9	642,8	687,0	808,0	972,0	1260,0
2. Железнодорожный транспорт общего пользования	1046,8	1273,3	1311,1	1344,2	1442,0	1758,0	1950,0	1970,0
3. Железнодорожный транспорт необщего пользования (промышленный)	3140,0	3487,0	3591,7	3682,4	3950,3	4700,0	5200,0	5240,0
4. Морской транспорт	35,4	26,0	25,4	26,7	35,8	85,0	140,0	252,0
5. Внутренний водный транспорт	116,8	134,2	139,2	153,4	160,1	179,2	203,0	262,4
6. Воздушный транспорт *	0,55	0,63	0,64	0,73	1,0	1,5	2,1	3,2
Грузооборот - всего, млрд. ткм	1745,9	2232,1	2332,6	2480,0	2780,8	3287,9	3853,0	4197,2
в т.ч. транспорт общего пользования	1591,9	2045,4	2144,3	2304,1	2603,3	3076,6	3601,0	3859,5
в том числе:								
1. Автомобильный транспорт	153,0	194,0	198,8	205,9	227,0	267,6	312,1	420,0
в т.ч. общего пользования	23,0	37,0	42,2	62,5	84,3	98,6	106,9	129,5
2. Железнодорожный транспорт общего пользования	1373,2	1858,1	1950,9	2090,3	2344,2	2677,0	3050,0	3050,0
3. Железнодорожный транспорт необщего пользования (промышленный)	24,0	29,7	31,7	32,5	34,8	42,3	46,8	47,2
4. Морской транспорт	122,2	60,3	61,6	61,9	84,6	200,6	330,4	535,7
5. Внутренний водный транспорт	71,0	87,2	86,7	86,0	85,2	93,1	104,0	130,6
6. Воздушный транспорт *	2,5	2,8	2,9	3,4	5,0	7,3	9,7	13,7

*) Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

Таблица П-2.4.

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по энерго-сырьевому варианту развития транспортной системы России до 2030 года

	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
Перевозки пассажиров - всего, млн. чел.	57160,3	42561,8	40941,6	38848,2	41021,9	43849,3	48272,4	53460,9
в т.ч. транспорт общего пользования	44835,3	30109,2	27942,2	25023,2	24724,8	24190,0	24136,5	26018,3
из всего - по видам транспорта:								
Железнодорожный	1418,8	1339,0	1339,0	1318,7	1353,5	1369,6	1432,9	1445,0
Автомобильный *	35326,0	28817,0	28781,4	28302,3	30780,0	34096,9	38749,6	42803,7
в т.ч. общего пользования	23001,0	16364,4	15782,0	14477,3	14482,9	14437,6	14613,7	15361,0
Внутренний водный	27,7	20,7	19,6	21,5	25,4	28,2	31,9	40,8
Воздушный **	21,8	35,1	38,0	45,1	58,0	85,1	114,3	150,0
Городской наземный электротранспорт	16180,0	8776,0	7119,6	5632,2	5101,3	4488,4	4113,8	5000,0
Метро	4186,0	3574,0	3644,0	3528,4	3703,7	3781,1	3829,9	4021,4
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км	732,8	754,7	838,0	858,7	981,2	1179,2	1443,8	1718,5
в т.ч. транспорт общего пользования	486,0	468,5	494,2	491,8	537,7	611,8	694,2	906,3
из всего - по видам транспорта:								
Железнодорожный	167,1	172,2	177,6	174,1	179,4	185,0	201,8	202,3
Автомобильный *	411,2	423,9	497,9	511,5	597,9	729,1	917,2	1027,3
в т.ч. общего пользования	164,4	137,7	154,1	144,6	154,4	161,7	167,6	215,1
Внутренний водный	0,95	0,88	0,90	0,96	1,15	1,30	1,49	2,00
Воздушный **	53,4	85,8	93,9	111,0	140,6	202,2	262,0	420,0
Городской наземный электротранспорт	53,2	28,5	23,5	18,5	17,0	15,2	14,1	17,0
Метро	46,9	43,4	44,2	42,6	45,1	46,4	47,2	49,9

*) В общих объемах перевозок пассажиров и пассажирооборота автомобильного транспорта учтены расчетные значения перевозок легковыми автомобилями всех видов собственности.

***) Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

Таблица П-2.5.

Прогноз перевозок грузов и грузооборота по инновационному варианту развития транспортной системы России до 2030 года

	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
Перевозки грузов - всего, млн. тонн	10217,6	11606,1	11821,3	12068,8	12544,3	14823,9	16755,5	20679,4
в т.ч. транспорт общего пользования	1749,6	2046,1	2189,2	2167,8	2348,1	2853,9	3315,5	4219,4
из всего:								
1. Автомобильный транспорт	5878,0	6685,0	6753,3	6861,4	6955,0	8100,0	9260,0	12300,0
в т.ч. общего пользования	550,0	612,0	712,9	642,8	709,1	830,0	1020,0	1550,0
2. Железнодорожный транспорт общего пользования	1046,8	1273,3	1311,1	1344,2	1442,0	1758,0	1950,0	2150,0
3. Железнодорожный транспорт необщего пользования (промышленный)	3140,0	3487,0	3591,7	3682,4	3950,3	4700,0	5200,0	5710,0
4. Морской транспорт	35,4	26,0	25,4	26,7	35,8	85,0	140,0	252,0
5. Внутренний водный транспорт	116,8	134,2	139,2	153,4	160,1	179,2	203,0	262,4
6. Воздушный транспорт *	0,55	0,63	0,64	0,73	1,1	1,7	2,5	5,0
Грузооборот - всего, млрд. ткм	1745,9	2232,1	2332,6	2480,0	2784,0	3311,7	3899,3	4565,1
в т.ч. транспорт общего пользования	1591,9	2045,4	2144,3	2304,1	2607,3	3086,4	3626,0	4224,7
из всего:								
1. Автомобильный транспорт	153,0	194,0	198,8	205,9	230,0	290,0	356,5	467,0
в т.ч. общего пользования	23,0	37,0	42,2	62,5	88,1	107,0	130,0	178,0
2. Железнодорожный транспорт общего пользования	1373,2	1858,1	1950,9	2090,3	2344,2	2677,0	3050,0	3300,0
3. Железнодорожный транспорт необщего пользования (промышленный)	24,0	29,7	31,7	32,5	34,8	42,3	46,8	51,4
4. Морской транспорт	122,2	60,3	61,6	61,9	84,6	200,6	330,4	595,2
5. Внутренний водный транспорт	71,0	87,2	86,7	86,0	85,2	93,1	104,0	130,6
6. Воздушный транспорт *	2,5	2,8	2,9	3,4	5,2	8,7	11,6	20,9

*) Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

Таблица П-2.6.

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по инновационному варианту развития транспортной системы России до 2030 года

	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
Перевозки пассажиров - всего, млн. чел.	57160,3	42561,8	40941,6	38848,2	41591,3	45452,1	51793,7	62377,4
в т.ч. транспорт общего пользования	44835,3	30109,2	27942,2	25023,2	24861,3	25022,1	26063,7	29557,1
из всего - по видам транспорта:								
Железнодорожный	1418,8	1339,0	1339,0	1318,7	1367,0	1380,0	1470,7	1590,0
Автомобильный *	35326,0	28817,0	28781,4	28302,3	31308,3	35424,1	41499,5	50587,7
в т.ч. общего пользования	23001,0	16364,4	15782,0	14477,3	14578,3	14994,1	15769,5	17767,4
Внутренний водный	27,7	20,7	19,6	21,5	25,7	30,0	33,9	43,4
Воздушный **	21,8	35,1	38,0	45,1	59,5	86,1	126,5	240,0
Городской наземный электротранспорт	16180,0	8776,0	7119,6	5632,2	5123,5	4675,6	4646,5	5498,0
Метро	4186,0	3574,0	3644,0	3528,4	3707,3	3856,3	4016,6	4418,3
Пассажирооборот - всего, млрд. пасс.-км	732,8	754,7	838,2	858,7	998,9	1214,4	1545,2	1942,1
в т.ч. транспорт общего пользования	486,0	468,5	494,4	491,8	543,8	625,4	747,1	1164,0
из всего - по видам транспорта:								
Железнодорожный	167,1	172,2	177,8	174,1	181,0	188,7	209,3	231,3
Автомобильный *	411,2	423,9	497,9	511,5	610,5	756,9	979,0	1042,1
в т.ч. общего пользования	164,4	137,7	154,1	144,6	155,4	167,9	180,9	264,0
Внутренний водный	0,95	0,88	0,88	0,96	1,17	1,37	1,57	2,17
Воздушный **	53,4	85,8	93,9	111,0	144,1	204,3	290,0	593,0
Городской наземный электротранспорт	53,2	28,5	23,5	18,5	17,0	15,8	15,9	18,7
Метро	46,9	43,4	44,2	42,6	45,1	47,3	49,4	54,8

*) В общих объемах перевозок пассажиров и пассажирооборота автомобильного транспорта учтены расчетные значения перевозок легковыми автомобилями всех видов собственности.

***) Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

Таблица П-2.7.

Прогноз перевозок контейнеров по инновационному варианту, млн. тонн

	2000	2005	2007	2010	2015	2020	2030
Всего	37,2	85,2	108,2	190,4	287,7	393,5	648,2
в т.ч. по видам транспорта:							
- автомобильный	18,6	42,6	54,1	102,7	156,2	215,5	361,2
- железнодорожный	12,3	20,3	23,4	37,0	53,5	70,5	130,0
- морской	5,9	22,0	30,3	50,2	77,0	104,0	150,0
- внутренний водный	0,4	0,3	0,4	0,5	1,0	3,5	7,0

Таблица П-2.8.

Прогноз грузооборота морских портов России по видам сообщений по инновационному варианту, млн. тонн

Вид грузов	2000 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2030 г.
Всего								
в том числе:	182,3	407,7	421,0	451,0	542,2	774,0	885,0	1025,0
экспортно-импортные	159,6	367,4	377,8	388,7	466,0	685,0	770,0	882,0
транзитные	10,4	14,7	17,9	38,3	45,0	55,0	75,0	90,0
каботажные	12,3	25,6	25,3	24,0	31,2	34,0	40,0	53,0

Таблица П-2.9.

Прогноз грузооборота морских портов России по видам грузов и бассейнам по инновационному варианту, млн. тонн

	2007 г.	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2030 г.
Порты России- всего	451,0	542,2	774,0	885,0	1025,0
Наливные	264,4	310,7	426,3	460,0	525,0
Сухие	186,6	231,5	347,7	425,0	500,0
в т.ч. контейнеры	30,3	50,2	77,0	104,0	150,0
1. Северный бассейн	35,3	42,0	90,5	105,0	118,0
Наливные	16,6	19,7	54,5	60,0	70,0
Сухие	18,7	22,3	36,0	45,0	48,0
в т.ч. контейнеры	0,7	1,0	2,0	3,0	4,0
2. Балтийский бассейн	174,1	198,5	266,0	308,9	346,2
Наливные	110,4	128,6	137,1	146,0	165,0
Сухие	63,7	69,9	128,9	162,9	181,2
в т.ч. контейнеры	18,3	28,1	40,1	55,3	63,2
3. Черноморско-Азовский бассейн	149,2	182,8	250,2	266,9	286,2
Наливные	106,0	125,7	176,9	180,0	183,0
Сухие	43,2	57,1	73,3	86,9	103,2
в т.ч. контейнеры	3,8	6,1	13,1	15,2	19,2
4. Каспийский бассейн	12,7	16,0	17,1	23,2	24,6
Наливные	5,2	6,0	6,0	6,0	7,0
Сухие	7,5	10,0	11,1	17,2	17,6
в т.ч. контейнеры	0,1	0,7	1,2	4,0	5,1
5. Дальневосточный бассейн	79,7	102,9	150,2	181,0	250,0
Наливные	26,2	30,7	51,8	68,0	100,0
Сухие	53,5	72,2	98,4	113,0	150,0
в т.ч. контейнеры	7,4	14,3	20,6	26,5	58,5

Таблица П-2.10.

Прогноз общего объема перевозок экспортно-импортных грузов России по инновационному варианту (без трубопроводного транспорта), млн. тонн

Вид транспорта	2000	2005	2007	2010	2015	2020	2030
Всего	353,35	650,56	734,68	792,12	1015,2	1106,35	1230,05
Железнодорожный (через сухопутные пограничные переходы)	170,8	242,3	297,6	264,0	247,0	228,0	202,0
Автомобильный	17,9	33,1	40,3	50,0	65,0	80,0	110,0
Морской (в сообщении с российскими морскими портами)	159,6	367,4	388,7	466,0	685,0	770,0	882,0
Внутренний водный (в сообщении с пунктами на внутренних водных путях)	5,0	7,7	8,0	12,0	18,0	28,0	35,0
Воздушный (отправление из аэропортов России российскими и иностранными авиаперевозчиками)	0,05	0,06	0,08	0,12	0,20	0,35	1,05

Таблица П-2.11.

Прогноз международных перевозок грузов российскими перевозчиками (экспорт, импорт, транзит, перевозки за рубежом) по инновационному варианту, млн.т

Вид транспорта	2000	2005	2007	2010	2015	2020	2030
Всего	237,4	319,2	382,7	370,2	428,2	498,1	627,4
Железнодорожный (через сухопутные пограничные переходы)	188,3	255,9	322,5	294,0	285,0	276,0	270,0
Автомобильный	6,5	13,1	16,5	21,0	31,2	42,5	60,5
Морской (судами под российским флагом)	22,2	20,5	22,0	29,5	75,8	128,0	234,0
Внутренний водный (судами под российским флагом)	20,1	29,3	21,2	25,0	35,0	50,0	60,0
Воздушный	0,3	0,4	0,5	0,7	1,2	1,6	2,9

Таблица П-2.12.

Прогноз объемов транзитных перевозок грузов через территорию России, млн.тонн

Вид транспорта	2000	2005	2007	2010	2015	2020	2030
Всего	21,8	18,0	27,9	34,2	42,7	60,0	100,0
- железнодорожный	20,0	17,4	27,2	33,1	40,3	53,0	76,0
- автомобильный	0,5	0,5	0,6	0,9	2,0	2,5	3,0
- внутренний водный	1,3	0,1	0,1	0,1	0,4	4,5	19,6
Кроме того по транзитным авиатрассам	0,01	0,1	0,17	0,3	0,6	0,8	1,4

Таблица П-2.13.

Прогноз объемов международных перевозок пассажиров на период до 2030 г. всеми видами магистрального транспорта по инновационному варианту, млн. чел.

Направление перевозок	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
1. Перевозки между Россией и зарубежными странами всего	58	75,7	78,8	85	100	125	160	240
в том числе:								
выезд российских граждан в зарубежные страны	38,7	50,8	53,8	58,6	70,6	89,6	114,2	167,1
из них:								
- страны дальнего зарубежья	19,6	29,7	31,3	35,1	42,6	54,6	70	106,3
- страны СНГ	19,1	21,1	22,5	23,5	28	35	44,2	60,8
въезд в Россию иностранных граждан	19,3	24,9	25	26,4	29,4	35,4	45,8	72,9
из них:								
- страны дальнего зарубежья	14,8	20,8	20,6	21,9	22,7	26,7	33	52,4
- страны СНГ	4,5	4,1	4,4	4,5	6,7	8,7	12,8	20,5
2. Перевозки между пунктами, расположенными в третьих странах	0,15	0,18	0,18	0,18	0,29	0,61	2,14	22,22

Таблица П-2.14.

Прогноз объемов международных перевозок пассажиров по видам транспорта России на период до 2030 г. по инновационному варианту, млн. чел.

Вид транспорта	2000	2005	2006	2007	2010	2015	2020	2030
Перевозки пассажиров между Россией и зарубежными странами								
Железнодорожный	17,3	22,0	25,3	25,7	28	32	35	45
Автобусный	6,9	11,0	11,2	11,4	12,5	16	20	30
- в т.ч. российскими автоперевозчиками	3,2	4,9	5,1	5,4	6,5	8	10	15
Морской	0,004	0,003	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004	0,005
Внутренний водный	0,06	0,1	0,1	0,1	0,15	0,15	0,15	0,16
Воздушный транспорт	12,3	23,2	25,6	30,8	39,7	55,5	75,8	145,5
- в т.ч. российскими авиаперевозчиками	8,4	15,9	17,3	20,9	26,2	35,0	45,5	80
Личные автомобили	17,0	19,9	20	20,3	25,3	32,6	46,8	64,8
Итого	58,0	75,7	78,8	85,0	100	125	160	240
Транзитные перевозки пассажиров								
Автобусный	0,05	0,08	0,08	0,08	0,09	0,11	0,14	0,22
Воздушный транспорт	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	20,0
Личные автомобили	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5	1,0	2,0
Итого	0,15	0,18	0,18	0,18	0,29	0,61	2,14	22,22

Приложение 3. Значения индикаторов реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

Инновационный вариант

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры							
1.	Густота транспортной сети:						
	- железные дороги	км/тыс.км ²	5,0	5,04	5,29	5,60	6,20
	- автомобильные дороги	км/тыс.км ²	42,6	50,0	62,0	68,4	79,0
2.	Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности	проценты	9,8	6,3	0,5	0	0
3.	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий с 2008 года	км	0	0	5193	10000	20730
4.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	проценты	28,9	29,4	34,7	25,0	15,0
5.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	тыс. км	13,7	15,9	18,8	19,8	14,2
6.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	проценты	47,8	47,8	53,6	62,0	80,0
7.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших категорий (I и II)	тыс. км	22,6	25,8	30,5	49,0	76,0

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
8.	Протяженность автомагистралей и скоростных дорог	тыс. км	0,8	0,82	1,8	3,0	9,0
9.	Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения	проценты	37,5	39,7	48,6	52,5	80,0
10.	Протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения	тыс. км	17,7	21,6	27,9	41,5	76,0
11.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего, включая:	тыс. км	724,5	854,0	1059,6	1169,0	1350,0
	- автомобильные дороги федерального значения	тыс. км	47,3	54,0	56,0	79,0	95,0
	- автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения	тыс. км	527,2	510,0	482,0	460,0	410,0
	- автомобильные дороги местного значения	тыс. км	150,0	290,0	520,7	630,0	845,0
12.	Вводы автомобильных дорог общего пользования регионального значения, по периодам	тыс. км	2,5	10,3	24	25	40
13.	Протяженность автомобильных дорог необщего пользования	тыс. км	175,0	195,0	230,0	270,0	350,0

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
14.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования с 2008 года (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета и перевода их в категорию федеральных)	тыс.км	0	6,7	26,8	81,5	147,5
15.	Численность аэродромов гражданской авиации	единицы	351	315	335	357	500
16.	Численность посадочных площадок гражданской авиации	единицы	1400	1600	1800	2000	2400
17.	Увеличение строительства и реконструкции взлетно-посадочных полос по отношению к 2007 году,	раз	1	1	6,3	4,1	5,4
18.	Перевалка грузов морскими портами России	млн. тонн в год	451	542	774	885	1025
19.	Увеличение пропускной способности морских портов по отношению к 2007 году	раз	1	1,31	1,97	2,30	2,63
20.	Перевалка грузов в речных портах	млн. тонн	225,5	250	302	365	620
21.	Протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России	км	4900	4900	900	0	0
Цель 2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны							
22.	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом	км/сутки	284	295	305	325	350
	в том числе:						
	- контейнеров	км/сутки	287	350	550	700	1000
	из них контейнеров в транзитном сообщении	км/сутки	600	753	850	1070	1200
	- маршрутных отправок	км/сутки	326	346	375	395	420

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
23.	Доля отправок, доставленных железнодорожным транспортом в нормативный (договорной) срок	проценты	88,8	91,4	95	95,8	97
24.	Увеличение коммерческой скорости доставки продукции автомобильным транспортом (к уровню 2007 года)	проценты	100	105	115	125	140
25.	Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок контейнеропригодных грузов автомобильным транспортом	проценты	10	12	20	50	85
26.	Доля автомобильного транспорта общего пользования в общем объеме перевозок грузов автомобильным транспортом	проценты	9,4	10,2	10,2	11,0	12,6
27.	Средний возраст парка грузовых автотранспортных средств (общего пользования)	годы	11,5	11	10,5	9,5	8,5
28.	Доля парка грузовых автомобилей и автобусов, используемых на междугородных и международных перевозках, оснащенных навигационными системами	проценты	3-5	15	35	60	100
Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами							
29.	Подвижность населения	пасс.-км на 1 человека в год	6043	7049	8516	10723	13266
30.	Участковая скорость движения поездов:						
	- пассажирское движение в дальнем следовании	км/ч	56,7	57,4	60,3	62,1	66
	в т.ч. на основных пассажирских направлениях	км/ч	60,7	62,1	66,4	68,3	72

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
	- пассажирское движение в пригородном сообщении	км/ч	43,1	43,7	44,8	46	48
31.	Прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом к 2006 году)	единицы	227	1440	3257	7800	20000
32.	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан	проценты	5	8	25	55	90
33.	Средний возраст парка пассажирских автотранспортных средств	годы	9	9	8	7	5-6
34.	Коэффициент авиационной подвижности	поездки / чел.	0,3	0,4	0,7	0,9	1,7
35.	Доля пассажирских самолетов, эксплуатируемых менее 10 лет в составе коммерческого парка	проценты	8	15	30	60	60
36.	Регулярность пассажирских перевозок воздушным транспортом	-	0,78	0,90	0,95	0,98	0,985
37.	Коэффициент доступности авиаперевозок	ед.	1,7	1,75	1,85	2,0	5,0
Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны							
38.	Перевозки транзитных грузов через территорию России	млн. тонн	27,9	34,2	42,7	60,0	100,0
39.	Экспорт транспортных услуг	млрд. долл. США	10,3	13,1	23,4	41,0	80,0
	- увеличение к 2007 году	раз	1	1,3	2,3	4,0	7,8

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
40.	Рост объемов перевозок экспортно-импортных грузов универсальными видами транспорта по факту пересечения границы (к уровню 2007 года)	проценты	100	108	138	151	167
41.	Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	проценты	40,9	42	48	50	50
42.	Доля в суммарном дедейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, судов под российским флагом	проценты	36,4	38,5	64,6	65,1	70,0
43.	Суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Россией	млн. тонн	16,2	18,7	22,6	27,8	38,9
	в т.ч. под российским флагом	млн. тонн	5,9	7,2	14,6	18,1	27,2
44.	Доля экспорта в общем объеме авиатранспортных услуг российских авиакомпаний	проценты	14	19	21	22	29
Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы							
45.	Снижение уровня аварийности на железнодорожном транспорте (к уровню 2007 года)	проценты	100	86	66	58	43
46.	Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	число погибших на 100 тыс. населения	23,5	20	16	12	8
47.	Число авиакатастроф на 100 тыс. часов налета на регулярных перевозках	ед. /100 тыс. ч	0,18	0,03	0,01	0,009	0,008
48.	Выпуск пилотов коммерческой авиации образовательными учреждениями Минтранса России	чел.	220	220	1200	1700	2400
Цель 6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду							

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
49.	Снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном транспорте (к уровню 2007 года):						
	- удельный расход электроэнергии на тягу поездов (поездная работа)	проценты	100,0	97,0	93,6	90,0	85,6
	- удельный расход условного топлива на тягу поездов (поездная работа)	проценты	100,0	97,4	94,4	93,0	90,9
50.	Снижение на железнодорожном транспорте общего пользования (к уровню 2007 года):						
	- выбросов загрязняющих веществ	проценты	100	85	70	53	30
	- сброса недостаточно очищенных сточных вод	проценты	100	85	65	53	30
51.	Объем загрязняющих вредных веществ от автотранспортного комплекса (к уровню 2007 года)	проценты	100	100	95	80	60
52.	Доля альтернативных топлив в общем топливопотреблении автотранспортных средств	проценты	менее 1	3	9	20	35
53.	Доля парка грузовых автомобилей, использующих альтернативные виды топлива	проценты	3	7	10	25	35
54.	Доля утилизации отходов (включая вторичную переработку) на автомобильном транспорте	проценты	менее 50	51	65	75	90
55.	Доля в общем объеме перевозок российских авиакомпаний самолетов, соответствующих требованиям главы 4 приложения 16 Конвенции ИКАО по уровню авиационного шума и эмиссии	проценты	30	45	70	85	100

№	Наименование	Единицы измерения	2007	2010	2015	2020	2030
56.	Средний расход авиатоплива на единицу транспортной работы на воздушном транспорте	кг/ткм	0,53	0,48	0,38	0,33	0,27

Приложение 4. Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

**Инновационный вариант
Капитальные вложения**

млрд. руб. (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010-2030 гг.	в том числе:		
		2010-2015 гг.	2016-2020 гг.	2021-2030 гг.
Всего по Стратегии	170581	18295	30473	121813
в том числе:				
федеральный бюджет*	39127	5127	7527	26473
бюджеты субъектов Российской Федерации*	23907	2784	4142	16981
внебюджетные средства*	107547	10384	18804	78359
в том числе:				
Железнодорожный транспорт				
Всего	58080	7665	12928	37487
в том числе:				
федеральный бюджет*	3290	485	780	2025
бюджеты субъектов Российской Федерации*	3354	254	510	2590
внебюджетные средства*	51436	6926	11638	32872
Автомобильные дороги				
Всего	59996	6151	9639	44206
в том числе:				
федеральный бюджет*	27916	3527	5112	19277
бюджеты субъектов Российской Федерации*	15428	1895	2711	10822
внебюджетные средства*	16652	729	1816	14107
Морской транспорт				
Всего	9927	689	1475	7763
в том числе:				
федеральный бюджет*	1855	207	375	1273
внебюджетные средства*	8072	482	1100	6490
Внутренний водный транспорт				
Всего	2868	282	518	2068
в том числе:				
федеральный бюджет*	1714	175	327	1212
бюджеты субъектов Российской Федерации*	66	14	14	38
внебюджетные средства*	1088	93	177	818
Воздушный транспорт				
Всего	21079	1336	2769	16974
в том числе:				
федеральный бюджет*	2668	355	515	1798
бюджеты субъектов Российской Федерации*	428	31	53	344
внебюджетные средства*	17983	950	2201	14832

	2010-2030 гг.	в том числе:		
		2010-2015 гг.	2016-2020 гг.	2021-2030 гг.
Автомобильный транспорт**				
Всего	9375	548	1204	7623
в том числе:				
бюджеты субъектов Российской Федерации*	1325	109	201	1015
внебюджетные средства*	8050	439	1003	6608
Промышленный железнодорожный транспорт**				
Всего	2324	274	414	1636
в том числе:				
внебюджетные средства*	2324	274	414	1636
Наземный городской электротранспорт				
Всего	1394	125	252	1017
в том числе:				
бюджеты субъектов Российской Федерации*	1256	107	225	924
внебюджетные средства*	138	18	27	93
Метрополитен				
Всего	3109	453	624	2032
в том числе:				
федеральный бюджет*	467	10	88	369
бюджеты субъектов Российской Федерации*	2032	368	423	1241
внебюджетные средства*	610	75	113	422
Комплексные проекты по развитию транспортной системы				
Всего	2429	772	650	1007
в том числе:				
федеральный бюджет*	1217	368	330	519
бюджеты субъектов Российской Федерации*	18	6	5	7
внебюджетные средства*	1194	398	315	481

Затраты на НИОКР

млрд.руб. (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010-2030 годы	в том числе:		
		2010-2015	2016-2020г	2021-2030
Всего	1256,64	99,36	182,78	974,5
в том числе:				
Федеральный бюджет*	312,26	22,93	45,70	243,63
Внебюджетные средства*	944,38	76,43	137,08	730,87

*за 2016-2030 гг. предварительные прогнозные значения

**прогноз основан на данных Росстата

Оценка потребности в материальных ресурсах

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	в том числе по этапам реализации Стратегии
-----------------------	-------------------	-------	--

			2010 - 2015	2016 - 2030
1. Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования *:				
Локомотивы	единиц	23397	11675	11722
в том числе модернизация	единиц	4171	4171	-
Грузовые вагоны	тыс. единиц	996,0	485,5	510,5
Пассажирские вагоны	единиц	23064	10347	12717
в том числе модернизация	единиц	1697	1697	-
Моторвагонный подвижной состав	единиц	24450	8710	15740
в том числе модернизация	единиц	460	460	-
2. Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования *:				
Магистральные вагоны	тыс. единиц	142,24	66,70	75,54
Промышленные вагоны	тыс. единиц	77,25	36,73	40,52
Локомотивы				
новые	единиц	4918	1648	3270
модернизированные	единиц	14985	6810	8175
3. Обновление парка воздушных судов				
Магистральные пассажирские самолеты	единиц	1600	400	1200
Региональные пассажирские самолеты	единиц	878	278	600
Грузовые самолеты	единиц	415	65	350
Вертолеты	единиц	2600	600	2000
4. Поставки морских судов				
Транспортный флот				
количество судов	единиц	541	144	397
тоннаж	тыс. тонн дедвейта	25585,8	6116,5	19469,3
Пассажирский флот	единиц	56	21	35
Обеспечивающий флот	единиц	430	90	340
5. Поставки судов для внутреннего водного транспорта				
Самоходный грузовой транспортный флот	единиц	1550	50	1500
Несамоходный грузовой транспортный флот	единиц	2442	42	2400
Пассажирский флот	единиц	290	5	285
Вспомогательный флот, включая технический	единиц	1543	467	1076
6. Поставки автомобилей				
Грузовые автомобили	тыс. единиц	11830	2970	8860
Легковые автомобили	тыс. единиц	71500	19500	52000
из них личного пользования	тыс. единиц	61500	17000	44500
Автобусы	тыс. единиц	1480	460	1020
7. Оценка необходимых поставок:				
Песок	млн. куб. м	2040	320	1720
Песчано-гравийная смесь	млн. куб. м	900	140	760
Щебень	млн. куб. м	1045	165	880

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	в том числе по этапам реализации Стратегии	
			2010 - 2015	2016 - 2030
Цемент	млн. тонн	617	97	520
Металл	млн. тонн	60	15	45
Битум	млн. тонн	85	20	65

*) В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. На первом этапе реализации Стратегии приведены данные за 2008-2015 годы.

Энерго-сырьевой вариант Капитальные вложения.

млрд.руб. (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010-2030 годы	в том числе:	
		2010-2015 гг.	2016-2030 гг.
Всего по Стратегии	158887	18295	140592
в том числе:			
федеральный бюджет		5127	
бюджеты субъектов Российской Федерации		2784	
внебюджетные средства		10384	
в том числе:			
Железнодорожный транспорт			
Всего	54285	7665	46620
в том числе:			
федеральный бюджет		485	
бюджеты субъектов Российской Федерации		254	
внебюджетные средства		6926	
Автомобильные дороги			
Всего	56197	6151	50046
в том числе:			
федеральный бюджет		3527	
бюджеты субъектов Российской Федерации		1895	
внебюджетные средства		729	
Морской транспорт			
Всего	8889	689	8200
в том числе:			
федеральный бюджет		207	
внебюджетные средства		482	
Внутренний водный транспорт			
Всего	2382	282	2100
в том числе:			
федеральный бюджет		175	
бюджеты субъектов Российской Федерации		14	
внебюджетные средства		93	

	2010-2030 годы	в том числе:	
		2010-2015 гг.	2016-2030 гг.
Воздушный транспорт			
Всего	19236	1336	17900
в том числе:			
федеральный бюджет		355	
бюджеты субъектов Российской Федерации		31	
внебюджетные средства		950	
Автомобильный транспорт			
Всего	8648	548	8100
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации		109	
внебюджетные средства		439	
Промышленный железнодорожный транспорт			
Всего	1674	274	1400
в том числе:			
внебюджетные средства		274	
Наземный городской электротранспорт			
Всего	1775	125	1650
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации		107	
внебюджетные средства		18	
Метрополитен			
Всего	4329	453	3876
в том числе:			
федеральный бюджет		10	
бюджеты субъектов Российской Федерации		368	
внебюджетные средства		75	
Комплексные проекты по развитию транспортной системы			
Всего	1472	772	700
в том числе:			
федеральный бюджет		368	
бюджеты субъектов Российской Федерации		6	
внебюджетные средства		398	

Затраты на НИОКР

млрд.руб. (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010-2030 годы	в том числе:	
		2010-2015 гг.	2016-2030 гг.

		2010-2015	2016-2030
Всего	958,34	99,36	858,98
в том числе:			
Федеральный бюджет	159,72	22,93	136,79
Внебюджетные средства	798,62	76,43	722,19

Оценка потребности в материальных ресурсах

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	в том числе по этапам реализации Стратегии	
			2010 - 2015	2016 - 2030
1. Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования *:				
Локомотивы	единиц	21753	11675	10078
в том числе модернизация	единиц	4171	4171	-
Грузовые вагоны	тыс. единиц	777,3	485,5	291,8
Пассажирские вагоны	единиц	21854	10347	11507
в том числе модернизация	единиц	1697	1697	-
Моторвагонный подвижной состав	единиц	21502	8710	12792
в том числе модернизация	единиц	460	460	-
2. Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования *:				
Магистральные вагоны	тыс. единиц	133,87	64,57	69,30
Промышленные вагоны	тыс. единиц	72,74	35,56	37,18
Локомотивы				
новые	единиц	4600	1600	3000
модернизированные	единиц	13500	6000	7500
3. Обновление парка воздушных судов				
Магистральные пассажирские самолеты	единиц	1250	400	850
Региональные пассажирские самолеты	единиц	728	278	450
Грузовые самолеты	единиц	315	65	250
Вертолеты	единиц	2000	600	1400
4. Поставки морских судов				
Транспортный флот				
количество судов	единиц	501	144	357
тоннаж	тыс. тонн дедвейта	23638,9	6116,5	17522,4
Пассажирский флот	единиц	53	21	32
Обеспечивающий флот	единиц	396	90	306
5. Поставки судов для внутреннего водного транспорта				
Самоходный грузовой транспортный флот	единиц	1400	50	1350
Несамоходный грузовой транспортный флот	единиц	2202	42	2160
Пассажирский флот	единиц	262	5	257

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	в том числе по этапам реализации Стратегии	
			2010 - 2015	2016 - 2030
Вспомогательный флот, включая технический	единиц	1435	467	968
6. Поставки автомобилей				
Грузовые автомобили	тыс. единиц	11120	2970	8150
Легковые автомобили	тыс. единиц	67300	19500	47800
из них личного пользования	тыс. единиц	58000	17000	41000
Автобусы	тыс. единиц	1400	460	940
7. Оценка необходимых поставок:				
Песок	млн. куб. м	1880	320	1560
Песчано-гравийная смесь	млн. куб. м	820	140	680
Щебень	млн. куб. м	965	165	800
Цемент	млн. тонн	567	97	470
Металл	млн. тонн	55	15	40
Битум	млн. тонн	78	18	60

*) В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. На первом этапе реализации Стратегии приведены данные за 2008-2015 годы.

Инерционный вариант

Капитальные вложения.

млрд.руб. (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010-2030 годы	в том числе:	
		2010-2015 гг.	2016-2030 гг.
Всего по Стратегии	135887	18295	117592
в том числе:			
федеральный бюджет		5127	
бюджеты субъектов Российской Федерации		2784	
внебюджетные средства		10384	
в том числе:			
Железнодорожный транспорт			
Всего	46585	7665	38920
в том числе:			
федеральный бюджет		485	
бюджеты субъектов Российской Федерации		254	
внебюджетные средства		6926	
Автомобильные дороги			
Всего	47897	6151	41746
в том числе:			
федеральный бюджет		3527	
бюджеты субъектов Российской Федерации		1895	
внебюджетные средства		729	

	2010-2030 годы	в том числе:	
		2010-2015 гг.	2016-2030 гг.
Морской транспорт			
Всего	7489	689	6800
в том числе:			
федеральный бюджет		207	
внебюджетные средства		482	
Внутренний водный транспорт			
Всего	2082	282	1800
в том числе:			
федеральный бюджет		175	
бюджеты субъектов Российской Федерации		14	
внебюджетные средства		93	
Воздушный транспорт			
Всего	16336	1336	15000
в том числе:			
федеральный бюджет		355	
бюджеты субъектов Российской Федерации		31	
внебюджетные средства		950	
Автомобильный транспорт			
Всего	7348	548	6800
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации		109	
внебюджетные средства		439	
Промышленный железнодорожный транспорт			
Всего	1474	274	1200
в том числе:			
внебюджетные средства		274	
Наземный городской электротранспорт			
Всего	1475	125	1350
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации		107	
внебюджетные средства		18	
Метрополитен			
Всего	3829	453	3376
в том числе:			
федеральный бюджет		10	
бюджеты субъектов Российской Федерации		368	
внебюджетные средства		75	

	2010-2030 годы	в том числе:	
		2010-2015 гг.	2016-2030 гг.
Комплексные проекты по развитию транспортной системы			
Всего	1372	772	600
в том числе:			
федеральный бюджет		368	
бюджеты субъектов Российской Федерации		6	
внебюджетные средства		398	

Затраты на НИОКР

млрд.руб. (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010-2030 годы	в том числе:	
		2010-2015	2016-2030
Всего	683,62	99,36	584,26
в том числе:			
Федеральный бюджет	109,38	22,93	86,45
Внебюджетные средства	574,24	76,43	497,81

Оценка потребности в материальных ресурсах

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	в том числе по этапам реализации Стратегии	
			2010 - 2015	2016 - 2030
1. Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования:				
Локомотивы	единиц	20584	11675	8909
в том числе модернизация	единиц	4171	4171	-
Грузовые вагоны	тыс. единиц	715,5	485,5	230,0
Пассажирские вагоны	единиц	20012	10347	9665
в том числе модернизация	единиц	1697	1697	-
Моторвагонный подвижной состав	единиц	20672	8710	11962
в том числе модернизация	единиц	460	460	-
2. Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования:				
Магистральные вагоны	тыс. единиц	121,98	64,57	57,41
Промышленные вагоны	тыс. единиц	66,36	35,56	30,80
Локомотивы				
новые	единиц	4085	1600	2485
модернизированные	единиц	12213	6000	6213
3. Обновление парка воздушных судов				
Магистральные пассажирские самолеты	единиц	1200	400	800
Региональные пассажирские самолеты	единиц	678	278	400
Грузовые самолеты	единиц	265	65	200
Вертолеты	единиц	1800	600	1200

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	в том числе по этапам реализации Стратегии	
			2010 - 2015	2016 - 2030
4. Поставки морских судов				
Транспортный флот				
количество судов	единиц	446	144	302
тоннаж	тыс. тонн дедвейта	20913,2	6116,5	14796,7
Пассажирский флот	единиц	48	21	27
Обеспечивающий флот	единиц	348	90	258
5. Поставки судов для внутреннего водного транспорта				
Самоходный грузовой транспортный флот	единиц	1190	50	1140
Несамостоятельный грузовой транспортный флот	единиц	1866	42	1824
Пассажирский флот	единиц	222	5	217
Вспомогательный флот, включая технический	единиц	1285	467	818
6. Поставки автомобилей				
Грузовые автомобили	тыс. единиц	9770	2970	6800
Легковые автомобили	тыс. единиц	59500	19500	40000
из них личного пользования	тыс. единиц	51000	17000	34000
Автобусы	тыс. единиц	1240	460	780
7. Оценка необходимых поставок:				
Песок	млн. куб. м	1310	320	990
Песчано-гравийная смесь	млн. куб. м	580	140	440
Щебень	млн. куб. м	675	165	510
Цемент	млн. тонн	397	97	300
Металл	млн. тонн	48	15	33
Битум	млн. тонн	65	15	50

Приложение 5. Карта транспортной инфраструктуры

Приложение 6.

**План первоочередных организационных мероприятий
по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года**

№ п/п	Мероприятия	Вид документа	Исполнители	Срок выполнения
1.	Разработка Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.	Протокол Правительственной комиссии по транспорту и связи, Ведомственный акт	Минтранс России, Минэкономраз вития России, Минфин России, Минпромторг России, Минкомсвязи России, Минрегион России	2009 г.
2.	Корректировка и ввод в действие законодательно-правовой базы и методов гос. регулирования ² , необходимых для достижения целей и индикаторов Транспортной стратегии На 2016-2020 гг. На 2021-2025 гг. На 2026-2030 гг.	Постановления Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономраз вития России, Минфин России, Минпромторг России, Минкомсвязи России	2010-2015 гг. 2016-2020 гг. 2021-2025 гг.
3.	Разработка проектов федеральных целевых программ, обеспечивающих достижение целей и индикаторов Транспортной стратегии, в том числе:	Постановления Правительства Российской	Минтранс России, Минэкономраз	1) разработка 2014-2015 гг. реализация

² Перечень предлагаемых законопроектов и нормативно-правовых актов приведен в разделе 6.1, а порядок разработки первоочередных документов по периодам приведен в пунктах №4-13 настоящего плана.

	<p>1) ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2016 – 2020 годы»</p> <p>2) ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2021 – 2025 годы»</p> <p>3) ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2026 – 2030 годы»</p> <p>и реализация ФЦП после их утверждения решениями Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации</p>	Федерации	<p>витель России, Минфин России, Минпромторг России</p>	<p>2016-2020 гг. 2) разработка 2019-2020 гг. реализация 2021-2025 гг. 3) разработка 2024-2025 гг. реализация 2026-2030 гг.</p>
4.	Реализация (с учетом ежегодной корректировки) ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»	Постановление Правительства Российской Федерации	<p>Минтранс России, Минэкономраз вития России, Минфин России, Минпромторг России</p>	2010–2015 гг.
5.	Разработка проектов нормативных правовых актов по совершенствованию механизма управления и распоряжения федеральным имуществом железнодорожного транспорта	Постановления Правительства Российской федерации	<p>Минтранс России, Минэкономраз вития России, Минфин России</p>	2009 – 2011 гг.
6.	Разработка проектов нормативных правовых актов по совершенствованию механизма управления и распоряжения федеральным имуществом воздушного транспорта	<p>Постановления Правительства Российской федерации, Проект федерального закона "Об аэропортах и аэропортовой деятельности"</p>	<p>Минтранс России, Минэкономраз вития России, Минфин России</p>	2009 – 2011 гг.

7.	Разработка проекта Федерального закона «О государственной компании «Российские автомобильные дороги»	Проект Федерального закона «О государственной компании «Российские автомобильные дороги»		2009 г.
8.	Разработка параметров и стандартов качества транспортных услуг	Государственные стандарты	Минтранс России, Минпромторг России	2009 – 2015 гг.
9.	Разработка проектов законодательных и нормативных правовых актов, направленных на увеличение объемов транзитных перевозок по территории России	Проекты законодательных и нормативных актов	Минтранс России, Минэкономраз вития России, ФТС России, ФСБ России	2009 – 2015 гг.
10.	Разработка исходных требований к отраслям промышленности по обеспечению выполнения Транспортной стратегии на период до 2030 г.	Распоряжение Правительства РФ	Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономраз вития России	2009 г.
11.	Формирование Транспортного союза и Единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС	Многосторонние соглашения в рамках ЕврАзЭС	Минтранс России, Минэкономраз вития России, МИД России	2010 – 2020 гг.
12.	Внесение изменений в законодательные и нормативные акты с целью повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг	Проекты законодательных и нормативных актов	Минтранс России, Минэкономраз вития России, ФТС России, ФСБ России	2009 – 2015 гг.

13.	Разработка и принятие законодательных и нормативных правовых актов по транспортному использованию Северного морского пути	Проекты законодательных и нормативных правовых актов	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин, ФТС России, ФСБ России	2009 – 2012 гг.
14.	Расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта	Проекты законодательных и нормативных правовых актов	Минтранс России, МИД России	2009 – 2015 гг.
15.	Разработка механизмов, направленных на уменьшение вредного воздействия транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения более экологичных и экономичных видов транспортных средств, в т.ч. работающих на альтернативных видах топлива	Законодательные, нормативные акты	Минтранс России, Минприроды России, Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минфин России	2009 – 2015 гг.
16.	Реализация программы создания единой информационной среды взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, таможенных и других государственных контрольных органов	Программа создания единой информационной среды взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, таможенных и других государственных	Минтранс России, Минсвязи России, ФТС России	2009 – 2012 гг.

		контрольных органов		
17.	Реализация мероприятий программы подготовки внедрения инноваций при создании и развитии объектов транспортной инфраструктуры и технологий	Программа инновационного внедрения инноваций при создании объектов транспортной инфраструктуры	Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России	2009 г.
18.	Подготовка программы инновационного развития технической базы транспортного комплекса	Программа инновационного развития технической базы транспортного комплекса	Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России	2009 – 2010 гг.
19.	Внедрение транспортно-логистических технологий, обеспечивающих стандарты качества транспортных услуг	Программа развития транспортно-логистических технологий	Минтранс России	2009 – 2015 гг.
20.	Разработка программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов	Программа реализации минимальных социальных транспортных стандартов	Минтранс России, Минздравсоцразвития России, Минрегион России	2009 – 2015 гг.
21.	Развитие научного обеспечения транспортного комплекса по этапам реализации Транспортной стратегии. Выполнение научно-исследовательских работ, направленных на достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных главных стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии, в том числе работ, имеющих комплексный характер и направленных на реализацию нескольких целей, а также механизмов реализации стратегии. Реализация на федеральном, региональном и муниципальном уровнях экспериментальных пилотных проектов, направленных на отработку и последующее внедрение	Ведомственный нормативный акт	Минтранс России	По этапам реализации 2009 – 2015 гг., 2016-2020 гг., 2021-2025 гг.,

	инновационных транспортных технологий и систем, а также их нормативно-правовой базы и стандартов, необходимых для достижения целей и индикаторов Стратегии.			2026-2030 гг.
22.	Создание и поэтапное развитие системы мониторинга и управления реализацией Транспортной стратегии в объеме, необходимом для управления этапами ее реализации в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на : 2010-2015 годы», 2016-2020 годы», 2021-2025 годы», 2026-2030 годы».	Ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин России, Минпромторг России, Минкомсвязи России	2009 – 2025 гг.
23.	Завершение разработки стратегий развития по видам транспорта, актуализация параметров Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2030 года	Ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2009 – 2010 гг.
24.	Внедрение системы долгосрочных контрактов (от 3 до 10 лет) на содержание автомобильных дорог, укрупнение заказов на ремонт участков автодорог, предусматривающих выполнение работ в течение 3 – 5 лет	Ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин России	2009 – 2011 гг.
25.	Либерализация тарифов в конкурентных сегментах рынка транспортных услуг на железнодорожном и других видах транспорта	Ведомственные нормативные акты	ФСТ России, Минтранс России, ФАС России	2009 – 2012 гг.
26.	Разработка Правил перевозки грузов автомобильным транспортом	Ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2009 – 2010 гг.
27.	Введение процедур аккредитации и сертификации производителей и поставщиков авиатоплива	Ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2009 г.
28.	Разработка основных направлений структурных преобразований на железнодорожном транспорте после 2010 г.	Доклад Правительству Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России	2010 г.

29.	Создание совместной комиссии по инвентаризации объектов транспортной инфраструктуры, объектов оперативного оборудования территории в целях обороны и объектов двойного назначения, находящихся в ведении Минобороны России и Минтранса России	Ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минобороны России	2009 – 2010 гг.
30.	Разработка технических регламентов по безопасности транспорта	Ведомственные нормативные акты	Минтранс России, ФСБ России, МВД России	2009-2011
31.	Разработка механизмов обеспечения требований безопасности и обороноспособности России при развитии инфраструктуры и подвижных средств транспорта	Ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минобороны России	2009 – 2015 гг.
32.	Создание системы подготовки и переподготовки кадров среднего и высшего звена транспортного комплекса на базе коммерческих и государственных образовательных структур	Ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минобрнауки России	2009 – 2012 гг.