ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 11 июня 2014 г. № 1032-р

МОСКВА

Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 50, ст. 5977).

Председатель Правительства
Российской Федерации Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р

И З М Е Н Е Н И Я,
которые вносятся в Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года

Изложить Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, в следующей редакции:

"УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 22 ноября 2008 г. № 1734-р
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

I. Общие положения

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием 3 фундаментальных факторов.

Первым фактором является усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг и капитала. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между

экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов и ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, что особенно важно в связи с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию.

Вторым фактором является 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, идущей по пути инновационного развития. Потребуется существенное улучшение доступности и качества транспортных услуг для населения. При этом будут обеспечены рост производительности труда и улучшение использования трудовых ресурсов в транспортном комплексе, которые станут важнейшими факторами снижения транспортных издержек и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России на мировом рынке.

Третьим фактором является исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, усиление приоритета мер инновационного характера и мер по обеспечению глубокой переработки сырья, что требует повышения мобильности населения, грузов, услуг и капитала.

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики, в том числе задачи удовлетворения спроса инновационного сектора на высококачественные транспортно-логистические услуги.

Все это требует от российского транспорта существенной перестройки.

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

При переходе к интенсивному, инновационному и социально ориентированному типу развития требуется принятие адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу.

На новом этапе необходимо сформировать активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, 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. При этом транспорт как системообразующий элемент экономики и генератор инвестиционного и инновационного спроса на продукцию должен рассматриваться в качестве самостоятельной точки роста экономики.

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Сценарных условиях долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, законодательных и иных нормативных правовых актах в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации. При этом учитывается вступление Российской Федерации во Всемирную торговую организацию, принимаются во внимание стратегические документы, определяющие перспективные направления развития экономики и социальной сферы регионов России, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры, перспективы международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках Содружества Независимых Государств, Евразийского экономического сообщества и Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Белоруссия и Республики Казахстан, а также опыт развития транспортных систем в странах с быстро развивающейся экономикой (Китай, Бразилия, Индия и ЮАР).

При разработке Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Транспортная стратегия) учтены Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, Энергетическая стратегия России на период до 2030 года, Долгосрочная

программа развития угольной промышленности России на период до 2030 года, Стратегия развития металлургической промышленности России на период до 2020 года, Стратегия развития химической и нефтехимической промышленности России на период до 2015 года, Стратегия развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года, Стратегия развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, Стратегия развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года, Государственная программа развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013 - 2020 годы, Стратегия социально-экономического развития Центрального федерального округа на период до 2020 года, Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года, Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007 - 2010 годах и на период до 2015 года, Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года и Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.

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

II. Оценка состояния и комплексные проблемы развития транспортного комплекса 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 в глобальную экономическую систему.

Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Транспорт играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность развития производства, бизнеса и социальной сферы.

Роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы. Доступность транспортных услуг и их объем определяют полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении определяет доступность транспортных услуг и уровень транспортной подвижности (мобильности) населения. Повышение мобильности имеет не только большое социальное, но и экономическое значение.

Высокий уровень транспортного обслуживания определяется скоростью, своевременностью, предсказуемостью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Увеличение скорости

доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров - в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволят 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 (предсказуемость, регулярность и ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от своевременности транспортного обслуживания зависят величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения населения, объем необходимых оборотных средств и затраты на хранение грузов.

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

Роль транспорта в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности Вооруженных Сил Российской Федерации. Безопасность транспортной системы определяется эффективной работой аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, специальных служб и правоохранительных органов, в результате которой создаются условия повышения общенациональной безопасности и снижения рисков, связанных с террористическими актами.

В условиях усиления внимания общества к экологическим факторам снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение и может оказать значительное влияние на развитие крупных агломераций.

Таким образом, транспорт является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих 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 с глобальными общемировыми стратегическими тенденциями в экономике.

В России в последние годы проводилась модернизация транспортной инфраструктуры, что позволило удовлетворить имевшийся спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать определенный задел для дальнейшего развития.

Россия располагает всеми современными видами транспорта, размещение и структура ее транспортных коммуникаций в целом отвечают современным внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в совершенствовании.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2012 года составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования, 38 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 903 тыс. км автомобильных дорог общего пользования (в том числе 711 тыс. км дорог с твердым покрытием), 101 тыс. км внутренних водных путей, 2,5 тыс. км трамвайных путей, 485 км путей метрополитена, 4,8 тыс. км троллейбусных линий, 639 тыс. км воздушных трасс, из которых более 468 тыс. км являются международными.

В 2011 году ежесуточно по этим транспортным коммуникациям (всеми видами транспорта) осуществлялась перевозка 60 млн. пассажиров и 28,5 млн. тонн грузов.

В последние годы увеличению объема перевозок грузов и пассажиров способствовали позитивные изменения в социально-экономическом положении страны. Объем перевозок грузов и пассажиров в 2000 - 2012 годах приведен в приложении № 1.

Объем перевозок грузов в 2000 - 2011 годах всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) вырос на 1,8 процента (транспортом общего пользования - на 10,7 процента). Наиболее быстрыми темпами росли грузовые перевозки воздушным транспортом (на 22,5 процента) и железнодорожным транспортом общего пользования (на 18,6 процента). Грузооборот автомобильного транспорта возрос за этот период на 45,7 процента.

Мировой экономический кризис 2008 - 2009 годов и последовавшая за ним экономическая рецессия существенно повлияли на динамику объема перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота, а также на масштабы развития транспортного комплекса страны.

Ослабление кризисных явлений обусловило начало экономического роста в России со второй половины 2009 г. В результате в 2010 году в стране возобновился рост суммарных объемов перевозок грузов, грузо- и пассажирооборота, а показатели работы воздушного и морского видов транспорта, экспортных железнодорожных перевозок превзошли максимальный уровень докризисного периода.

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 12 процентов общего объема грузовых перевозок и 82 процента общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного).

На автомобильный транспорт приходится 56 процентов общего объема перевозок грузов и 8,6 процента общего грузооборота, 44 процента 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 в определенных сегментах рынка транспортных услуг.

Позитивные изменения наблюдаются в создании паритета между российскими и зарубежными перевозчиками при выполнении международных перевозок. Доля российских перевозчиков в общем объеме международных автомобильных перевозок грузов в 2011 году составила 39,4 процента.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 60,8 процента. В структуре пассажирооборота 33,2 процента занимает воздушный транспорт, 27,8 процента - железнодорожный транспорт и 27,6 процента - автомобильный транспорт.

Постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан оказывает влияние на снижение объема работы, выполненной пассажирским транспортом общего пользования. В 2011 году численность парка легковых автомобилей составила 36,4 млн. единиц, что выше уровня 2000 года на 79 процентов. При этом автобусные перевозки в стране сократились на 42 процента, уменьшились пригородные железнодорожные перевозки. В связи с ростом

автомобилизации возникли проблемы устойчивости и безопасности городских транспортных систем.

С начала осуществления программы экономических реформ доминирующее положение в сфере транспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время на автомобильном транспорте выполняется 95,8 процента перевозок грузов и 20,8 процента перевозок пассажиров, на морском - соответственно 97,9 процента и 98,8 процента, на внутреннем водном - 94,4 процента и 86 процентов, на воздушном - 94,4 процента и 78,7 процента, на промышленном железнодорожном - 69,1 процента перевозок грузов.

С 2002 года развитие транспортной системы страны осуществлялось в соответствии с федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)", с 2010 года - в соответствии с федеральной целевой программой "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)", в том числе выполнялся комплекс мероприятий, обеспечивающих подготовку к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в г. Сочи и реализацию подпрограммы "Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе".

В указанный период на железнодорожном транспорте осуществлялось развитие инфраструктуры на основных направлениях грузовых и пассажирских перевозок, в том числе усиление подходов к крупнейшим портам России, реализация проектов "Кузбасс - Азово-Черноморский транспортный узел", "Кузбасс - Дальневосточный транспортный узел", "Кузбасс - Северо-Запад", строительство линии Беркакит - Томмот - Якутск и др. Вместе с тем протяженность участков железных дорог общего пользования с ограничениями пропускной способности превысила 6,5 тыс. км.

Активно осуществляется приобретение современных локомотивов и пассажирского подвижного состава. Привлечение частных инвестиций позволило решить проблему недостатка грузовых вагонов.

Построено и реконструировано 24 тыс. км автомобильных дорог федерального и регионального значения. Отремонтировано более 137 тыс. км дорог федерального и регионального уровня. Выполнен капитальный ремонт 8,3 тыс. км дорог федерального уровня. Введена в эксплуатацию в полном объеме автодорога "Амур" (Чита - Хабаровск).

Осуществлялось развитие автомобильных дорог федерального значения, включая строительство обходов населенных пунктов и новых участков.

На основе софинансирования за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации ежегодно проводились работы по строительству автомобильных дорог к населенным пунктам для обеспечения их связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования или с ближайшей железнодорожной станцией, морским или речным портом, аэропортом.

Доля протяженности федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным транспортно-эксплуатационным показателям, составляет в настоящее время 38,7 процента.

Для ускорения создания в Российской Федерации автомагистралей нового поколения и привлечения в дорожное хозяйство дополнительных внебюджетных источников в 2009 году создана Государственная компания "Российские автомобильные дороги". В доверительное управление указанной Государственной компании по состоянию на 1 января 2012 г. передано 2601,7 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения. В 2011 году заключен договор на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 258 - км 334 (обход Вышнего Волочка).

Прирост пассажирооборота на воздушном транспорте за 2000 - 2011 годы составил 212,3 процента, грузооборота - 98 процентов.

За этот период выполнены реконструкция (строительство) взлетно-посадочных полос в 23 аэропортах, в том числе в аэропортах Домодедово, Внуково, Пулково, Сочи и Владивосток, реконструкция инженерных сооружений ряда аэропортовых комплексов, развитие международного аэропорта Шереметьево (1-я очередь реконструкции), реконструкция и развитие аэропорта Внуково, а также замена светосигнального оборудования в 17 аэропортах.

Приобретено оборудование авиационной безопасности для аэропортов России, установлено 44 комплекта оборудования функционального дополнения наземного базирования (GBAS).

Объем перевалки грузов через морские торговые порты России вырос по сравнению с 2000 годом в 2,9 раза и составил 535,5 млн. тонн, что на 33 процента превысило максимальный объем перевалки грузов портами Советского Союза в 1989 году. Доля морских портов

сопредельных стран (Украины, Финляндии и государств Балтии) сократилась до 17,1 процента.

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

Проекты развития мощностей были реализованы в морских портах Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Калининград, Варандей, Новороссийск, Сочи, Тамань, Туапсе, Кавказ, Ростов-на-Дону, Оля, Владивосток, Восточный и др.

В области внутреннего водного транспорта особое внимание было уделено поддержанию в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры внутренних водных путей, а также выполнению мероприятий по созданию безопасных условий судоходства. Обеспечены условия судоходства на водных путях общей протяженностью более 68 тыс. км для завоза грузов в районы Крайнего Севера.

Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов составила 48,1 тыс. км. До 35 процентов увеличилась доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой.

Осуществлялась реконструкция гидротехнических сооружений. Повысился уровень безопасности и увеличилось техническое состояние на 24 объектах судоходных гидротехнических сооружений.

В 2008 году введена в эксплуатацию вторая нитка шлюза Кочетовского гидроузла, что позволило увеличить пропускную способность водных путей на участке Азов - Волгоград на 7,3 млн. тонн грузов в год.

Обеспечение внутренних водных путей электронными картами на начало 2012 года составило 40 тыс. км.

Построены порты Свияжск и Болгары в Республике Татарстан.

Фактические расходы на реализацию федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" в 2002 - 2009 годах составили 4,5 трлн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета 1,5 трлн. рублей, или около 33 процентов. В 2010 - 2011 годах финансирование федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" за счет средств федерального бюджета составило 492,3 млрд. рублей.

С 2008 года началась реализация крупных инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства, в том числе за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, включая

реализацию транспортных составляющих проектов комплексного развития Нижнего Приангарья, Южной Якутии, г. Новомосковска, проектов развития транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов на юго-востоке Забайкальского края, строительство железнодорожной линии Кызыл - Курагино, скоростной автомобильной магистрали Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58, нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск, реконструкцию участка Оунэ - Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань и организацию скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Хельсинки.

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

Транспортная система в целом и ряд ее ключевых сегментов (инфраструктура железнодорожного транспорта и внутренних водных путей, автомобильные дороги) постоянно нуждаются в инвестициях и не обладают резервами "долговременной устойчивости".

Среди основных проблем особо выделяются низкий технический уровень российского транспорта и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Недостаточные объемы реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпы пополнения и обновления парков подвижных транспортных средств и другой транспортной техники привели в последние годы к существенному ухудшению их технического состояния (возрастная структура, увеличение износа и др.) и работоспособности.

Нагрузка на железнодорожную инфраструктуру продолжала возрастать при отсутствии существенного улучшения уровня ее развития и технической вооруженности. При практически постоянной протяженности железнодорожной сети растет грузонапряженность на 1 км эксплуатационной длины железных дорог, которая превысила 24,9 млн. т-км/км (в среднем по сети), что существенно выше уровня нагрузки на железнодорожную инфраструктуру других стран. В результате протяженность проблемных в отношении пропускной способности участков транспортной инфраструктуры ("узкие места") составляет 7,6 тыс. км, или более

16 процентов протяженности основных железнодорожных направлений. Уровень густоты железнодорожной сети остается достаточно низким, особенно в регионах Полярного Урала, Сибири и Дальнего Востока, что сдерживает развитие экономики и промышленности отдельных регионов.

На сети железных дорог продолжают эксплуатироваться инфраструктурные объекты с истекшим сроком службы, а также объекты, построенные по устаревшим техническим нормативам в начале XIX века. Из-за дефицита средств своевременно не проведен капитальный ремонт (модернизация) железнодорожного пути протяженностью около 20 тыс. км.

Недостаточными темпами развивается скоростное и высокоскоростное рельсовое сообщение в рамках крупнейших агломераций и межрегиональных связей.

До настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России.

В 2011 году осевая нагрузка в 11,5 тонны обеспечивалась на участках федеральных дорог общей протяженностью 2613 км (5,2 процента общей протяженности сети) при потребности в 22 тыс. км, нагрузка в 10 тонн - на 11,9 тыс. км (23,8 процента общей протяженности сети) при потребности в 26 тыс. км.

Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера, Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотском автономном округе и др.

Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 10 процентов населения (15 млн. человек) в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций.

Не имеют связи с сетью автомобильных дорог по дорогам с твердым покрытием 46,6 тыс. населенных пунктов, или 31 процент общего числа населенных пунктов. Население каждого из 260 таких населенных пунктов составляет более 1000 человек. 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 почти 27 процентов 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, реконструкции и ремонта дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог

в последние годы даже несколько сократился. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15 процентов автомобильный парк вырос более чем в 1,7 раза. В России нет скоростных автомобильных дорог.

Решение задачи приведения протяженности и состояния дорожной сети в соответствие с потребностями экономики и населения существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на ряд дорожно-строительных материалов в связи с имеющимся монополизмом поставщиков местных инертных строительных материалов. На закупку материалов расходуется до 60 процентов средств, направляемых на дорожные работы.

Несмотря на принимаемые в последние годы меры в сфере инновационной деятельности, сохраняется недостаточно высокий уровень технологического развития производства материалов (в частности битумных), непосредственно влияющих на качество и долговечность дорог, производители которых традиционно ориентированы на их производство по остаточному принципу по сравнению с более массовыми видами продукции.

Для решения проблем развития дорожного хозяйства в 2011 году принят федеральный закон, предусматривающий создание Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов Российской Федерации, налоговые и неналоговые источники их формирования. Всеми субъектами Российской Федерации в течение 2011 года были приняты законы о создании с 1 января 2012 г. региональных дорожных фондов.

Темпы развития гражданской авиации в России в настоящее время в 2,5 раза превышают международные показатели. Динамично развивается не только рынок международных перевозок, но и рынок внутренних перевозок. Это связано с увеличением реальных доходов населения, повышением конкурентоспособности воздушного транспорта по сравнению с железнодорожным на рынке дальних пассажирских перевозок, а также с развитием процессов интеграции авиаперевозчиков в мировой рынок.

В то же время продолжает сокращаться количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации (преимущественно за счет объектов регионального уровня, переводимых в ранг посадочных площадок). По сравнению с 2000 годом количество аэродромов сократилось в 1,6 раза. В результате этого сложилась конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой

наибольший объем пассажирских перевозок (около 70 процентов) приходится на авиасвязи г. Москвы.

Высокие темпы роста объемов авиаперевозок характерны только для магистральных авиалиний, в первую очередь международных. Продолжается стагнация рынка местных и региональных авиаперевозок, хотя в последние годы меры государственной поддержки были усилены. На базе местных и региональных аэропортов создаются федеральные и региональные казенные предприятия, принято решение о субсидировании за счет средств бюджетов различного уровня региональных авиаперевозок. Так, субсидирование авиаперевозок между центром и регионами Дальнего Востока даст положительный эффект.

Имеет место отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от их уровня развития в международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных Международной организацией гражданской авиации современных средств и технологий в сфере 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 Российской Федерации к Аэронавигационной системе России, что препятствует повышению качества обслуживания воздушного движения, динамичному внедрению и развитию перспективных средств и систем аэронавигации, рекомендованных Международной организацией гражданской авиации.

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

Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), а также экспортного угля и химических грузов (минеральных удобрений).

Наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях, в том числе на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации, существенно ограничивает ее пропускную способность, снижает

конкурентоспособность речных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

Серьезной проблемой является медленный темп повышения уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений из-за ухудшения их технического состояния, почти 80 процентов из них эксплуатируется 50 - 70 лет и более, только 17,3 процента сооружений, подлежащих декларированию, имеют нормальный уровень безопасности. Технический флот государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства изношен на 85 процентов.

Износ коммерческого флота составляет 75 процентов. К 2020 году подлежит списанию 85 - 90 процентов судов.

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 отсутствует высокоскоростное железнодорожное сообщение.

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

Не получает должного развития городской общественный транспорт, в том числе его современные скоростные виды, которые могли бы существенно снизить остроту проблемы 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 процентов.

Износ основных производственных фондов на железнодорожном транспорте составляет 60 процентов, на морском - 34 процента, на внутреннем водном - 66 процентов, на автобусном - 51 процент, грузовом автомобильном - более 50 процентов и на воздушном - 50 процентов.

Состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню. Значительная часть их эксплуатируется за

пределами нормативного срока службы, другая - приближается к этому сроку. Как следствие, существенно ухудшаются показатели безопасности и экономической эффективности работы транспорта.

Одной из наиболее значимых проблем является несбалансированность развития единой транспортной системы России. Указанная проблема включает в себя следующие важные составляющие:

диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример - значительное отставание развития внутреннего водного транспорта, высокие темпы роста автомобилизации;

недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в малом количестве региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных "узких мест" на транспортных направлениях и стыках отдельных видов транспорта;

территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока, с другой стороны. Различия между регионами в части транспортной обеспеченности становятся недопустимыми. Например, 6 субъектов Российской Федерации не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны.

Из-за недостаточной развитости транспорта сдерживаются 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 полностью 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 в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается 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 России (порядка 6,3 тыс. пасс.-км в год) в 4 с лишним раза меньше, чем в развитых странах с обширной территорией (США, Канаде и Австралии), и примерно в 3 раза меньше, чем в странах Западной Европы. Население России распадается по фактору мобильности на полярные кластеры - высокомобильный (подвижность 15 процентов населения приближается к американским стандартам) и маломобильный (подвижность основной части населения находится на крайне низком уровне).

Низкая транспортная подвижность и близкая к нулю резидентная мобильность населения становятся одним из основных препятствий к снижению напряженности на региональных рынках труда.

Остается низким уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах в 2011 году погибло 19,6 человека в расчете на 100 тыс. населения, в США этот показатель составляет 10 человек, в странах Европейского союза - 7 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 процентов общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 процентов.

Современное состояние и возможности транспортной системы в области обеспечения военной безопасности России свидетельствуют о том, что наиболее сложный период в ее развитии завершен. Однако сохраняется ряд существенных проблем. Потребности обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве новых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения, учитываются недостаточно. 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 государственной границы Российской Федерации. 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.

Обновление существующего и закупка нового железнодорожного подвижного состава (железнодорожных платформ) для перевозки военной (колесной и гусеничной) техники, необходимого как в мирное, так и в военное время, осуществляется недостаточными темпами.

Растут ресурсоемкость перевозок и транспортные издержки экономики. Рост себестоимости перевозок, в свою очередь, обусловливает повышение транспортных тарифов.

Из-за нехватки и неудовлетворительного состояния подвижного состава закрыты многие городские и междугородные автобусные маршруты, снизилась частота движения автобусов. Вследствие убыточности перевозок и недостаточности мер государственной поддержки закрыты многие воздушные линии и часть речных пассажирских маршрутов, что ведет к удовлетворению спроса населения на перевозки не в полном объеме.

Сложность финансового состояния, связанного с транспортом, усугубляется опережающими темпами роста цен на потребляемые им ресурсы. Уровень доходной ставки по перевозкам особенно стал отставать от роста цен на ресурсы после принятия Правительством Российской Федерации решений о сдерживании индексации железнодорожных тарифов без распространения аналогичного порядка на отрасли, поставляющие материально-технические ресурсы в целях развития транспорта.

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородных автобусных перевозок и межрегиональных авиаперевозок) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2011 году составила 42 процента. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, устаревшие транспортные технологии, высокие издержки на ремонт инфраструктуры и подвижного состава, 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, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от формы собственности организаций транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт, отнесенный к отраслям естественных монополий и находящийся в государственной собственности, также функционирует с низкой рентабельностью.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций в 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, при которой объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Приоритетной проблемой также остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы повышения качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, предусматривающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов в области транспорта.

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 указанными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках. В 2011 году сальдо внешней торговли России в сфере транспортных услуг стало отрицательным.

Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке.

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

Анализ мировых тенденций развития 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 транспорта и отказ 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-логистическим и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать цену перевозки на всем пути следования. Это привело к переходу точки прибыльности от 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, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг, которое гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в конечной цене 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 и мобильности населения;

недостаточно высокое качество транспортных услуг;

низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;

усиление негативного влияния транспорта на экологию.

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

III. Прогноз и сценарные варианты социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации

1. Прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации

В основу разработки параметров долгосрочного прогноза положены следующие предпосылки:

развитие транспортного комплекса в долгосрочном периоде во всех сценариях рассматривается как один из ключевых факторов динамики экономического роста;

при сохранении главных функций транспортного комплекса масштабы, направления и стратегия его развития должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития страны в целом. Только при таком подходе

транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие;

обеспечение качественно иного уровня мобильности населения является важной задачей. Среди современных вызовов, на которые должен ответить национальный транспортный комплекс, особое место занимает доступность (пространственная и ценовая) транспортных услуг для населения, которая пока неадекватна потребностям рыночной экономики и обусловлена недостаточным развитием транспортной инфраструктуры;

проблема повышения конкурентоспособности товаров и услуг для экономики России является ключевой на современном этапе развития. В этой связи транспорт должен рассматриваться как активный фактор формирования конкурентоспособности товаров и услуг национальной экономики;

открытость национального транспортного рынка предъявляет новые требования к комплексному развитию транспортной инфраструктуры, снятию ограничений, связанных с низким уровнем развития транспортно-логистических услуг и информационных технологий;

необходимость существенного роста производительности труда на транспорте, связанная с прогнозируемой стабилизацией общей численности населения страны при сокращении численности населения в трудоспособном возрасте и умеренным повышением роли миграционного фактора, требует создания новых эффективных рабочих мест с высокой производительностью труда. Рост производительности труда становится ключевым параметром для обеспечения устойчивого экономического роста в условиях ограниченности предложения на рынке труда.

Рост реальной заработной платы к 2030 году в 2,1 - 2,5 раза при одновременном снижении уровня бедности в стране с 12,7 процента до 7 - 8 процентов будет стимулировать дальнейшее повышение не только количественного, но и качественного спроса на транспортные услуги со стороны населения, прежде всего на скоростные перевозки. С ростом благосостояния населения потребуется опережающее развитие общественного пассажирского транспорта, особенно в крупных городских агломерациях.

Увеличение спроса на грузовые перевозки будет обусловлено развитием основных грузообразующих отраслей экономики России. К 2030 году по сравнению с 2011 годом прогнозируется рост выпуска продукции черной и цветной металлургии, строительных материалов, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной

промышленности. Важнейшим фактором, определяющим динамику развития черной и цветной металлургии, станет рост поставок на внутренний рынок, что обусловлено ограничением роста экспорта целым рядом факторов, к числу которых относится замедление роста мирового спроса на металлургическую продукцию и, как следствие, усиление конкуренции на мировых рынках (в первую очередь со стороны Китая).

Аналогичная тенденция будет наблюдаться и в нефтяной промышленности. При небольшом росте добычи нефти (до 512 - 517 млн. тонн) увеличатся объемы ее поставок на переработку (до 256 млн. тонн). При увеличении внутреннего спроса экспорт нефтепродуктов сократится до 104 млн. тонн.

Рост объемов производства в основном будет связан с увеличением выпуска продукции с высокой добавленной стоимостью. Прогнозируется увеличение производства и экспорта сжиженного природного газа.

Развитие лесопромышленного комплекса будет ориентировано на удовлетворение внутреннего спроса и значительное наращивание экспорта.

Рост выпуска сельскохозяйственной продукции будет во многом определяться реализацией государственной политики, направленной на создание условий для масштабного импортозамещения к 2020 году, а также на обеспечение устойчивого мощного экспортно ориентированного зернового хозяйства. Прогнозируется рост выпуска продукции животноводства вследствие роста концентрации производства. По мере развития сельского хозяйства будет улучшаться баланс торговли продовольственными товарами.

Негативное влияние на развитие транспорта будет оказывать рост цен на энергоносители. До 2020 - 2024 годов будет завершено формирование новых механизмов ценообразования на товары и услуги, производимые (предоставляемые) в инфраструктурных секторах экономики, в результате уровень внутренних цен на энергоносители (электроэнергию, газ) приблизится к мировому уровню, хотя и сохранится определенное ценовое преимущество для российских потребителей.

Повышение регулируемых тарифов на железнодорожные перевозки грузов в основном будет приближено к инфляции в связи с высокой долей транспортной составляющей в конечных ценах и снижением конкурентоспособности отечественных товаров. Сдерживающее влияние на рост оплаты стоимости перевозки грузов окажет государственное

регулирование инфраструктурной составляющей тарифа и конкуренция перевозчиков в рамках Таможенного союза.

Перспективы развития транспортного комплекса на период до 2030 года сформулированы с учетом тенденций и ограничений в его развитии, которые не были устранены, а некоторые из них еще более обострились.

Сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2030 года разработаны в 2 вариантах - базовом (консервативном) и инновационном.

2. Базовый (консервативный) вариант развития транспортной системы

Базовый (консервативный) 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. При этом можно выделить следующие особенности:

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

продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, и создание соответствующей инфраструктуры;

рост экспорта сжиженного природного газа до 58,7 млрд. куб. метров в 2030 году;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Белоруссия и Республики Казахстан (с учетом возможности присоединения других государств), а также 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 (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и др.), а также продукции машиностроения;

низкие темпы роста объема экспортных перевозок и значительное увеличение объема импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования;

увеличение 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 этого варианта меры по развитию транспортной системы страны будут осуществляться прежде всего в столичных агломерациях, а также в регионах с высокими темпами роста - на юге России, в Сибири и на Дальнем Востоке.

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

Решающее значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых "эшелонированных портов", когда работа портовой системы будет увязана с работой удаленных железнодорожных узлов и транспортно-логистических комплексов. Для этого потребуется 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 Российской Федерации (территории, расположенные преимущественно севернее 60-й параллели).

Развитие транспортной системы страны станет одним из основных источников экономического роста. Импульс технологического развития получит часть обрабатывающих отраслей, связанных с обеспечением развития транспорта.

В то же время реализация базового (консервативного) варианта будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-

экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности, в частности:

необходимость создания 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 в связи с изменением конъюнктуры на мировых рынках топливных и сырьевых товаров;

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

низкие темпы роста мобильности населения, являющейся одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. Объем перевозок пассажиров будет ниже объема таких перевозок при инновационном варианте на 14,2 процента, а пассажирооборот - на 15,8 процента. 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 замедления темпов роста количества личных автомобилей;

сохранение значительной дифференциации в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;

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

3. Инновационный вариант развития транспортной системы

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения

качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для базового (консервативного) варианта, в частности:

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

продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов. При этом предусматривается реализация II этапа строительства трубопроводной системы "Восточная Сибирь - Тихий океан" и завершение строительства нефтепровода "Балтийская транспортная система-2", что позволит оптимизировать экспортные поставки нефти за счет разгрузки менее эффективных направлений и снизить транзитные риски;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Белоруссия и Республики Казахстан (с учетом возможности присоединения других государств), а также 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 в связи с наращиванием инновационной активности в энергетике, в топливных и сырьевых отраслях и 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;

аналогичный базовому (консервативному) варианту объем экспорта сжиженного природного газа;

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;

возникновение необходимости строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, в значительном количестве крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;

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

При реализации этого 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 импульс развитию гг. Томска, Новосибирска, Красноярска и Иркутска, имеющих значительный объем накопленного инновационного потенциала.

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

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с созданием сети конкурентоспособных инновационных кластеров, новых региональных центров экономического развития в Поволжье, на Дальнем Востоке и юге России, преодолением отставания депрессивных регионов, развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье, Алтае, Байкале, Камчатке и в районах Севера.

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 в Арктическом бассейне.

Меры по повышению конкурентоспособности морского транспорта позволят существенно увеличить долю флота, контролируемого Российской Федерацией, 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 увеличить их роль 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, авиаперевозок, главным образом региональных, городского и пригородного транспорта, в том числе его скоростных видов.

Инновационный вариант развития транспортной системы характеризуется значительным повышением расходов на развитие транспортной инфраструктуры. При этом такой вариант предполагает значительно более сложную модель управления развитием транспорта и для государства, и для бизнеса. Он связан с инвестированием в высокотехнологичные проекты. Однако основные барьеры вызваны не проблемами недостаточной доходности, а дефицитом конкурентоспособных по мировым критериям профессиональных кадров как на уровне корпораций, так и на уровне государственного управления, а также неэффективностью механизмов координации усилий.

Инновационный вариант развития транспортной системы характеризуется значительным усилением требований к экологичности и

энергоэффективности развития транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов.

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. Транспортная мобильность населения будет расти опережающими темпами по сравнению с ростом внутреннего валового продукта и составит в 2030 году 15,5 тыс. пасс.-км на 1 человека (223 процента к уровню 2011 года);

снизится дифференциация в обеспечении 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. За счет опережающего роста высокотехнологичных и ряда других секторов экономики при дальнейшем увеличении объемов перевозок пассажиров и грузов доля транспорта в структуре добавленной стоимости сократится с 6,2 процента в 2010 году до 4 - 4,5 процента внутреннего валового продукта в 2030 году, что означает относительное снижение транспортных издержек;

рост экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок позволит оптимизировать транспортные издержки экономики и повысить доступность транспортных услуг для населения.

Реализация инновационного варианта развития транспортной системы позволит преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" до 2020 года, обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы страны и удовлетворить возрастающий спрос на транспортные услуги.

В соответствии с долгосрочными приоритетами транспортной политики, направленными на решение задач модернизации экономики и общественных отношений, развитие транспортной системы в инновационном варианте станет мощным стимулом инновационного развития страны.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов и

пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2030 года, которые приведены в приложении № 2.

Сопоставление 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.

На повестке дня - необходимость диверсификации российской экономики, увеличение в структуре внутреннего валового продукта доли продукции с высокой добавленной стоимостью, доли перерабатывающей промышленности.

Встает вопрос о переходе от преимущественно экстенсивной к интенсивной модели развития транспортной системы на основе инновационных прорывных технологий, обеспечивающих повышение качества транспортных услуг.

Второй важной тенденцией является глобализация экономики и вступление России во Всемирную торговую организацию. Этот фактор вызывает усиление международной и внутриотраслевой конкуренции, что требует повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

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

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

развитие конкурентного рынка транспортных услуг;

доступность 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 информационно-телекоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;

кратное повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;

активизацию деятельности отечественных организаций транспорта на мировом рынке транспортных услуг, транснационализацию 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;

высокую мобильность 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 призвана сформировать активную позицию государства в деле совершенствования 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.

IV. Цели, задачи и индикаторы развития транспортного комплекса Российской Федерации, приоритеты политики в области транспорта

1. Цели, задачи и индикаторы развития транспортного комплекса Российской Федерации

В сфере функционирования и развития транспорта государство должно обеспечить создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества

жизни населения путем обеспечения доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращения географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

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

Достижение этой стратегической цели будет обеспечено путем эффективного развития конкурентной среды в транспортной отрасли, создания оптимальных резервов в развитии инфраструктуры, достижения передового уровня развития техники и технологий, усиления внимания к социальным и экологическим факторам, повышения национальной, экономической и других видов безопасности страны, зависящих от транспорта.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

предоставление конкурентоспособных высококачественных транспортных услуг;

создание высокопроизводительных безопасных транспортных средств и транспортной инфраструктуры, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

Для формирования высококачественных транспортных услуг требуется 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.

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, 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 окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

Создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает:

развитие нормативно-правовой базы в сфере оказания транспортных услуг (безопасность, экологичность, качество транспортных услуг, развитие методов государственного регулирования рынка). При этом важнейшее значение для регулирования имеет создание эффективной обратной связи в виде системы мониторинга и управления, контроля и надзора на транспорте;

развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок, в том числе на железнодорожном транспорте, а также в сфере пассажирских перевозок транспортом общего пользования;

развитие высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей конкурентоспособный уровень оказания транспортных услуг (прежде всего коммерческую скорость и надежность);

достижение передового уровня техники и технологий, обеспечивающих стандарты безопасности, экологичности, экономичности и качества транспортных услуг.

Важнейшим стратегическим направлением развития транспортной системы является сбалансированное опережающее развитие инфраструктуры транспорта. Реализация этого направления означает согласованное комплексное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры на основе построения транспортно-экономического баланса, развития системы статистического учета, использования математических методов прогнозирования и моделирования для исследования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта, динамики грузовой базы, а также анализа вариантов развития транспортной системы.

Одним из приоритетов государственной политики в области транспорта на период до 2030 года является обеспечение устойчивости и предсказуемости транспортной системы. Это предусматривает создание технологических и инфраструктурных резервов, при помощи которых в условиях естественного колебания и роста прогнозируемого спроса на перевозки в соответствии с потребностями социально-экономического развития страны транспортная система будет способна предоставить

населению и бизнесу безопасные, доступные по цене и предсказуемые транспортные услуги надлежащего качества в нужное время и в нужном месте с минимальным негативным воздействием на окружающую среду и здоровье человека.

Важным инструментом, имеющим приоритетное значение для эффективной реализации Транспортной стратегии, является повышение эффективности государственных вложений в транспортную инфраструктуру и создание благоприятного инвестиционного климата, обеспечение на этой основе устойчивого опережающего развития сбалансированной транспортной системы, а также ее нормативного содержания. Устойчивые темпы опережающего развития транспортной системы должны обеспечиваться за счет увеличения доли частных инвестиций в развитие транспортного комплекса на основе государственно-частного партнерства, компенсирующих при необходимости дефицит финансирования из государственного бюджета. Тем самым за счет изменения пропорции государственного и частного финансирования должно обеспечиваться сохранение общих объемов инвестиций на уровне, необходимом для достижения целей и индикаторов Транспортной стратегии.

Предусматривается создание стабильной транспортной инфраструктуры с гарантированными нормативными потребительскими характеристиками, обеспечивающими возможность развития транспортными предприятиями парков современных транспортных средств и применения высокоэффективных транспортных технологий. В результате предусматривается создание инфраструктурных условий для устойчивой работы, развития и повышения конкурентоспособности предприятий всех видов транспорта. На этой основе будет осуществляться стабильное повышение доступности и качества транспортных услуг как в области грузовых, так и пассажирских перевозок. Будет обеспечиваться устойчивый рост мобильности населения в соответствии со спросом на транспортные услуги со стороны различных социальных групп - реализация социальных транспортных стандартов.

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. Развитие нормативно-правовой базы должно предусматривать гармонизацию транспортного законодательства, интеграцию в мировую систему стандартов и коммуникаций, определение

нормативов качества транспортных услуг, ответственности за их соблюдение, а также прав потребителей.

Повышение конкурентоспособности российской транспортной системы должно сочетаться с реализацией мер государственной политики по продвижению интересов России в области транспорта по всему миру. На этой основе будет обеспечено укрепление российской транспортной системы на мировом рынке транспортных услуг и устойчивое повышение уровня реализации транзитного потенциала страны.

Важнейшее значение при создании устойчивой транспортной системы имеет проведение последовательной политики повышения технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также их защищенности от актов незаконного вмешательства.

Транспортная стратегия предусматривает усиление внимания государства к экологическим факторам - формирование и реализацию экологической политики в сфере транспорта, в соответствии с которой экологические параметры станут не ограничителем, а движущим фактором развития транспорта.

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

Значимую 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. Важную роль в этом направлении будет играть создание комплексной системы государственного стратегического планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

В соответствии с этими основными стратегическими направлениями развития формируется структура основных целевых ориентиров Транспортной стратегии, ее целей, приоритетов, задач и механизмов реализации.

2. Главные стратегические приоритеты Транспортной стратегии

Главными стратегическими приоритетами Транспортной стратегии в отношении видов транспортной деятельности являются:

следующие общесоциальные приоритеты:

мобильность населения и доступность транспортных услуг;

снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;

снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды;

следующие общеэкономические приоритеты:

предоставление транспортной отраслью в полном объеме высококачественных транспортных услуг, обеспечивающих запланированные темпы роста внутреннего валового продукта;

конкурентный уровень удельных транспортных издержек в конечной цене 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;

координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей;

следующие общетранспортные приоритеты:

повышение производительности труда на транспорте;

рентабельность 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 Транспортной стратегии.

В отношении видов транспортной деятельности приоритетами Транспортной стратегии являются:

до 2020 года - решение вопросов, связанных с ликвидацией "узких мест", развитие пропускных и провозных возможностей в соответствии с государственными программами и федеральными целевыми программами, а также стратегиями и концепциями развития видов транспорта;

с 2021 года - корректировка стратегий и концепций развития видов транспорта, разработка государственных программ и федеральных целевых программ в соответствии с достигнутыми результатами, новыми условиями социально-экономического развития страны 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.

3. Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года

Цель 1 "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"

Достижение цели 1 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 обеспечит функционирование единой сбалансированной системы транспортных

коммуникаций, интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, применение единых стандартов технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующих их взаимодействие, единых стандартов технической совместимости различных видов транспорта и транспортных средств, а также создаст единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта.

Таким образом, 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, со стандартами технической совместимости, а также с информационной средой взаимодействия различных видов транспорта.

Комплексность, сбалансированность и устойчивость развития транспорта будут обеспечены при помощи новой системы транспортного планирования, основанной на транспортно-экономическом балансе.

Предусматривается качественное совершенствование топологии транспортной сети - создание прямых транспортных связей между крупными центрами социально-экономического развития и переход в перспективе к сетевой структуре транспортных коммуникаций с большим количеством альтернативных связей.

Важнейшее значение для реализации инновационного сценария развития страны будет иметь повышение мобильности населения. Для этого необходимо создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного пассажирского движения на всех уровнях, в том числе в городах. Приоритетное значение приобретает развитие инфраструктуры и технологий пассажирского транспорта общего пользования.

Развитие транспортных систем крупных городских агломераций становится важным сегментом государственной транспортной политики, которая должна объединить и скоординировать действия федеральных, региональных и муниципальных органов в области градостроительства, землепользования и развития транспорта. Решение транспортных проблем городских агломераций требует расширения использования технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, высокоэффективных

инфотелекоммуникационных технологий и интеллектуальных транспортных систем.

В области развития инфраструктуры грузоперевозок важное значение имеет создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный и морской транспорт, поощрение строительства терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт.

Освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры способствует увеличению объемов ее развития, экономии ресурсов и обеспечению ее нормативного содержания.

Для достижения цели 1 на первом этапе реализации Транспортной стратегии предусматривается строительство и реконструкция основных направлений автомобильных и железных дорог, строительство скоростных и высокоскоростных железных дорог, развитие инфраструктуры морских и речных портов, внутренних водных путей, аэропортов и аэронавигационной системы, ликвидация наиболее существенных разрывов и "узких мест" транспортной сети, в том числе в азиатской части России. Необходимо обеспечить развитие транспортных подходов к пограничным пунктам пропуска и крупным транспортным узлам, а также их комплексное развитие на основных направлениях перевозок. Предусматривается создать 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 планируется обеспечить переход к формированию единого транспортного пространства России. На базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта необходимо обеспечить создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны. Пропускная способность и скоростные параметры транспортной инфраструктуры предусматривается поднять до уровня лучших мировых достижений, увеличить долю скоростных и высокоскоростных путей сообщения в общей протяженности транспортной сети. С целью формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны планируется создать скоординированную интегрированную систему товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов

транспорта и грузовладельцев, интегрированную систему логистических парков, а также единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса. В ходе развития транспортной системы планируется освоить инновационные технологии строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

Индикаторы достижения указанной цели разбиты на 2 уровня. Первый уровень отражает реализацию основных характеристик цели, а второй - дополнительные параметры.

Индикаторами первого уровня достижения цели 1 являются:

снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность, по видам транспорта;

вводы в эксплуатацию новых и реконструированных объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта, включая мультимодальные транспортные узлы.

Первый из этих целевых индикаторов отражает достижение свойств сбалансированности, устойчивости и опережающего уровня развития транспортной инфраструктуры по отношению к спросу на перевозки. Отсутствие или минимум протяженности участков, обслуживающих движение в режиме перегрузки, означает отсутствие дисбалансов в развитии смежных участков сети, наличие резервов, за счет которых компенсируются текущие колебания спроса на перевозки и обеспечивается определенный неснижаемый запас пропускной и провозной способности сети при росте потребностей экономики и общества в транспортных услугах.

Индикаторы второго уровня достижения цели 1 отражают целевой уровень роста густоты транспортной сети (общего пользования), протяженность сети по различным видам транспортных коммуникаций, в том числе соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, а также мощность портов.

Значения индикаторов достижения цели 1 приведены в приложении № 3.

Цель 2 "Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны"

Достижение цели 2 позволит полностью удовлетворить потребности экономики страны в качественных транспортных услугах за счет внедрения передовых транспортных технологий и развития парков грузового подвижного состава, а также обеспечить предоставление имеющих социальную и экономическую значимость транспортных услуг должного качества и по приемлемым ценам.

Достижение этой 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 качества для различных категорий грузов и секторов экономики, требования к развитию нормативной правовой базы в сфере транспортных услуг и технологические модели обеспечения качества транспортных услуг.

Условия рынка, формируемые государством, обеспечат справедливую конкуренцию и недискриминационный доступ к объектам транспортной инфраструктуры, а также совершенствование процедур допуска к коммерческой деятельности в области грузоперевозок. Государственную поддержку получат наиболее эффективные для общества виды перевозок, в частности контейнерные перевозки, перевозки внутренним водным транспортом с переключением на него грузопотоков с наземных видов транспорта в период навигации, а также социально значимые грузоперевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России.

Для формирования рынка конкурентоспособных транспортных услуг необходимо создание условий превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом, а также запуск механизма стимулирования улучшения соотношения цены и качества услуг, который обеспечит формирование конкурентной среды и рост конкурентоспособности.

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 конкурентоспособных транспортных компаний.

Реализация цели 2 предполагает достижение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки на уровне лучших мировых достижений. За счет этого в экономике страны ожидается снижение издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов, а также в значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе. В терминальной сети и в первую очередь морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации планируется обеспечить снижение времени обработки партий грузов до уровня лучших мировых достижений.

Для этого предстоит ввести в действие механизмы мотивации использования инновационных логистических технологий, развития национальной экспедиторской системы, системы сопутствующих услуг и парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации Транспортной 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 транспортно-логистических услуг для грузоотправителей потребует создания интеллектуальных транспортных систем с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, обеспечивающих информационную интеграцию транспортных систем и реализацию высокоэффективных товаротранспортно-логистических технологий.

Индикаторы первого уровня достижения цели 2 включают следующие ключевые характеристики доступности и качества грузоперевозок:

средняя коммерческая скорость товародвижения на видах транспорта;

доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на видах транспорта;

доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов по видам транспорта;

производительность труда на транспорте.

Эти индикаторы отражают целевой рост доступности и качества грузоперевозок, их эффективности и конкурентоспособности.

Важное значение в оценке доступности, эффективности и качества грузоперевозок по водным путям имеют следующие индикаторы:

объем перевозок грузов по Северному морскому пути;

рост объема мультимодальных (смешанных) перевозок с участием внутреннего водного транспорта.

Индикаторы второго уровня достижения цели 2 включают следующие дополнительные параметры, отражающие уровень доступности и качества транспортных услуг в области грузоперевозок:

скорость доставки грузовых отправок;

средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов в портах и на сухопутных пограничных переходах;

объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;

средний возраст парков грузовых транспортных средств;

доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей.

Значения индикаторов достижения цели 2 приведены в приложении № 3 к Транспортной стратегии.

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

Достижение цели 3 означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности создание доступной транспортной среды для граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций и обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость.

В связи с этим предполагается прежде всего обеспечить перевозки пассажиров по социально значимым маршрутам, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера и

приравненных к ним местностях, Дальнего Востока, Забайкалья и в Калининградской области.

Предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта, в том числе местного значения (сельского). Важным направлением является развитие парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, повышение регулярности движения общественного транспорта, развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров, а также расширение зон доступности для населения скоростных и высокоскоростных междугородних пассажирских перевозок.

Роль государства в повышении доступности и качества транспортных услуг состоит в разработке и вводе в действие эффективной модели рынка конкурентоспособных пассажирских перевозок и совершенствовании допуска к коммерческой деятельности в этой сфере.

Предусматривается государственная поддержка создания интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками.

На следующем этапе реализации Транспортной стратегии отрасль должна принять участие в разработке социальных транспортных стандартов обеспечения возможности перемещения всех слоев населения по территории страны. Эти стандарты в части их транспортной составляющей определят требования к развитию необходимых коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующего подвижного состава, показатели ценовой доступности транспортных услуг для населения, а также требования к периодичности и 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.

Предусматривается обеспечить разработку и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов на всей

территории страны. При этом указанные минимальные стандарты должны предусматривать прогрессивную шкалу с учетом постепенного улучшения условий транспортного обслуживания населения.

Индикаторы первого уровня достижения цели 3 отражают следующие ключевые характеристики уровня доступности и качества транспортных услуг для населения:

транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта;

индекс гуманитарности транспортной системы, выражающийся отношением пассажирооборота к грузообороту (без учета трубопроводного транспорта);

доля транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта;

авиационная подвижность населения;

прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок к уровню 2011 года;

доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общем парке автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

Эти индикаторы первого уровня отражают основные параметры доступности и качества пассажирских перевозок.

Индикаторы второго уровня достижения цели 3 отражают следующие дополнительные характеристики:

прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

сокращение среднего времени транспортной доступности в крупных городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения) на транспорте общего пользования;

доля отправления пассажиров из аэропортов России, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов России;

средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования;

доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-телекоммуникационными системами и

глобальной навигационной системой ГЛОНАСС, в общем парке автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования.

Значения индикаторов достижения цели 3 приведены в приложении № 3 к Транспортной стратегии.

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

Достижение цели 4 означает 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 превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

Реализация указанной цели предполагает прежде всего создание конкурентоспособных на мировом уровне транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок на базе интеллектуальных транспортных систем. Для этого необходимы мониторинг рынка экспорта транспортных услуг, изучение 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 с международным транспортным пространством в первую очередь может быть эффективно реализована в рамках Единого экономического пространства, а также стран Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, Организации черноморского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским Союзом. Одним из перспективных путей реализации этой инициативы является формирование контейнерных и контрейлерных маршрутов. Кроме этого, интеграция в мировое транспортное пространство предполагает развитие международного сотрудничества с другими международными транспортными организациями и 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 конкурентоспособных транспортных компаний.

Увеличение доли участия российских транспортных организаций в общем объеме экспортных и импортных перевозок грузов, а также грузов между третьими странами требует разработки и реализации соответствующих законодательных и других методов регулирования, обеспечивающих конкурентоспособность российского транспорта.

В целях увеличения поступления валютных средств от экспорта транспортных услуг с учетом международного опыта и экономических интересов по защите транспортных услуг на национальном и международном рынках предполагается проработать законодательные нормативы, предусматривающие:

преимущественный (а в некоторых случаях исключительный) допуск российских перевозчиков к перевозке грузов для нужд государства, субъектов Российской Федерации и муниципалитетов, а также стратегических грузов;

преимущества национальных перевозчиков и экспедиторов перед зарубежными при инвестировании в строительство объектов на территории России, а также при транспортировке сырьевых запасов, в том числе осваиваемых в соответствии с Федеральным законом "О соглашениях о разделе продукции".

Индикаторы первого уровня достижения этой цели включают:

экспорт транспортных услуг, в том числе по видам транспорта;

перевозки транзитных грузов через территорию России различными видами транспорта и долю перевалки транзитных грузов в российских морских портах в общем объеме перевалки транзитных грузов.

Индикаторы второго уровня достижения этой цели предусматривают следующие дополнительные характеристики присутствия России на международном рынке транспортных услуг и реализации ее транзитного потенциала:

доля российских экспортных и импортных грузов в объеме перевозок морским транспортным флотом под российским флагом;

объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали;

доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов;

суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Россией, в том числе под российским флагом.

Значения индикаторов достижения цели 4 приведены в приложении № 3 к Транспортной стратегии.

Цель 5 "Повышение уровня безопасности транспортной системы"

Реализация цели 5 позволит повысить безопасность движения, полетов и судоходства, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, специальных служб, достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта, повысить уровень соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности страны и тем самым создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

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

Обеспечение транспортной безопасности позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса.

Деятельность специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий планируется осуществлять на уровне международных и национальных требований. На базе космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS, предусматривается обеспечить гарантированное высокоточное определение местонахождения потерпевших аварию транспортных средств в сложных погодных условиях, развитие единой системы поиска и спасания в Российской Федерации.

Необходимо повысить уровень защищенности транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного

вмешательства, а также обеспечить более высокий уровень безопасности перевозок грузов, требующих особых условий.

Планируется обеспечить объединение мер по повышению безопасности на транспорте с повышением безопасности транспортных средств в единую систему.

Осуществление мер по обеспечению военной безопасности Российской Федерации для своевременного удовлетворения потребностей военной организации государства в транспортных услугах позволит достичь необходимого уровня 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, по подготовке и техническому обслуживанию всех видов транспортных средств.

Обновление существующего и закупка нового железнодорожного подвижного состава (железнодорожных платформ), необходимого для выполнения воинских перевозок, позволит повысить готовность железнодорожной отрасли по выполнению воинских перевозок как в мирное, так и военное время.

Помимо средств и мероприятий прямого обеспечения безопасности на транспорте огромное значение в достижении этой цели имеет развитие средств и эффективных систем надзора в сфере транспорта, в том числе автоматизированных средств и информационных систем надзора и контроля в сфере транспорта с применением дистанционных методов. Без их совершенствования управление в сфере обеспечения безопасности транспортной системы будет лишено эффективной обратной связи.

Уровень безопасности транспортной системы планируется повысить 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 высоким уровнем профессиональной подготовки, отвечающей требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Индикаторы первого уровня достижения этой цели включают следующие базовые характеристики уровня безопасности на транспорте:

снижение транспортных рисков (гибели) на различных видах транспорта;

снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу в целом;

доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, в общем количестве объектов транспортной инфраструктуры, требующих защиты от актов незаконного вмешательства.

Индикаторы второго уровня достижения этой цели включают следующие дополнительные характеристики уровня безопасности на транспорте:

доля автотранспорта, имеющего разрешительные документы на перевозку, принадлежащего юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, в общей численности парка автотранспорта, принадлежащего указанным лицам;

доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности, в общем количестве судоходных гидротехнических сооружений;

число происшествий на воздушном транспорте (относительно количества полетов к уровню 2010 года);

повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на один инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием);

уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти в целях обеспечения транспортной безопасности;

уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов.

Значения индикаторов достижения цели 5 приведены в приложении № 3 к Транспортной стратегии.

Цель 6 "Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду"

Достижение цели 6 способствует созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и обеспечению соответствия международным экологическим стандартам работы отрасли.

Для этого предполагается выработка и ввод в действие механизмов государственного регулирования, обеспечивающих мотивацию перевода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, повышение доли использования гибридных и электрических двигателей на транспортных средствах в общей численности парка транспортных средств, минимизацию негативного воздействия на окружающую среду материалов и технологий, а также обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса и снижение уровня энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

Важным резервом снижения объема 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 является рационализация маршрутов следования транспортных потоков, в том числе их переключение на внутренний водный транспорт.

Управление снижением негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека планируется осуществлять на основе внедрения систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте.

Индикаторы первого уровня достижения этой цели включают объем выбросов углекислого газа на один приведенный тонно-километр по видам транспорта.

Индикаторы второго уровня достижения этой цели отражают следующие дополнительные характеристики:

доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств;

доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств;

средний удельный расход топлива (электроэнергии) на единицу транспортной работы, выполненной транспортными средствами по видам транспорта (к уровню 2010 года);

доля утилизации отходов (включая вторичную переработку) в общем объеме отходов на транспорте;

доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей

среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте по видам транспорта, в общем количестве организаций транспорта.

Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года и значения индикаторов реализации Транспортной стратегии, по которым в настоящее время имеется статистическая информация, приведены в приложении № 3 к Транспортной стратегии.

Предусматривается также проведение научно-исследовательских работ по созданию статистических средств, мониторингу и оценке значений целевых индикаторов Транспортной стратегии, для которых в настоящее время отсутствует государственное статистическое наблюдение.

Реализация целей Транспортной стратегии предполагает выполнение комплекса научно-исследовательских подпрограмм, обеспечивающих разработку новых моделей, методик, технологий, средств и систем. Эти работы образуют научное обеспечение Транспортной стратегии. Внедрение разработок, реализация проектов и мероприятий предусматриваются в рамках комплекса предметных подпрограмм, направленных на достижение заданных общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных стратегических целевых ориентиров, а также в рамках подпрограмм развития по видам транспорта государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" и мероприятий, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии.

В результате реализации целей Транспортной стратегии транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Предусматривается достичь уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, а также доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы России и ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

V. Основные направления государственной политики в области транспорта

1. Создание инфраструктуры единого транспортного пространства, обеспечивающего доступные и безопасные транспортные связи между территориями страны и мира

Основными направлениями транспортной политики в области создания инфраструктуры единого транспортного пространства являются:

развитие инфраструктуры доступных и безопасных транспортных связей между территориями страны и мира;

обеспечение устойчивости транспортной системы за счет создания обоснованных резервов и поддержания нормативных характеристик сети;

развитие транспортной инфраструктуры для комплексного освоения территорий Сибири и Дальнего Востока.

Развитие инфраструктуры доступных и безопасных транспортных связей между территориями страны и мира предусматривает сбалансированное опережающее развитие инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта. При этом обеспечение опережающего развития транспортной инфраструктуры в соответствии с перспективами социально-экономического развития страны и роста мировой экономики требует уточненного прогноза увеличения спроса на грузовые и пассажирские перевозки. В связи с этим одним из важных направлений транспортной политики является создание комплексной системы государственного стратегического планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. На этой основе будет спланировано создание национальной транспортной системы, обладающей обоснованными неснижаемыми резервами для удовлетворения растущего спроса на перевозки между территориями страны и мира.

При этом государственная транспортная политика предусматривает обеспечение устойчивости транспортной системы за счет создания обоснованных резервов и поддержания нормативных характеристик транспортной сети.

Формирование резервов транспортной инфраструктуры в необходимом объеме предусматривается обосновать при помощи планирования на основе транспортно-экономического баланса.

Планируется обеспечить создание стабильной транспортной инфраструктуры с гарантированными нормативными потребительскими

характеристиками. Это позволит транспортному бизнесу развивать парки транспортных средств и применять современные высокоэффективные транспортные технологии. В результате предусматривается создать условия для развития на всех видах транспорта современных безопасных, доступных, высококачественных и конкурентоспособных транспортных услуг.

Реализация инновационного сценария развития страны требует от транспортной отрасли создания комплекса инфраструктурных условий для устойчивого повышения мобильности населения. Это направление транспортной политики предусматривает:

создание и развитие систем скоростного и высокоскоростного движения в стране;

развитие сети автомобильных дорог;

государственную поддержку развития региональных авиаперевозок, а также развития аэропортов, перспективных с точки зрения реализации хабовых технологий;

приоритетное развитие транспорта общего пользования в городских агломерациях (преимущественно рельсового).

Одним из новых приоритетных направлений государственной транспортной политики в области инфраструктуры является комплексное развитие транспортных систем городских агломераций в тесной координации интересов, целей и возможностей развития федеральных, региональных и муниципальных транспортных систем.

Важными направлениями транспортной политики в области развития транспортной инфраструктуры являются:

государственная поддержка развития инфраструктуры и флота внутреннего водного транспорта;

государственная поддержка развития аэропортовой инфраструктуры, аэронавигационной системы и парка воздушных судов, в первую очередь региональной авиации;

транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока;

содействие созданию единого информационного пространства транспортного комплекса, обеспечивающего снижение издержек взаимодействия различных видов транспорта, грузоотправителей, грузополучателей, государственных контрольных, таможенных, пограничных и других органов, участвующих в осуществлении процессов перевозок.

Постоянный рост спроса экономики и общества на перевозки и высокая капиталоемкость развития транспортной инфраструктуры требуют оптимизации привлечения и использования ресурсов в транспортной отрасли. В связи с этим важным направлением транспортной политики являются повышение эффективности государственных вложений в инфраструктуру и создание благоприятного инвестиционного климата, обеспечивающие ее сбалансированное развитие и стабильное нормативное содержание.

2. Повышение конкурентоспособности, доступности и качества грузоперевозок

Основными направлениями транспортной политики в области повышения конкурентоспособности, доступности и качества грузоперевозок являются:

создание конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг;

государственная поддержка перевозки грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России;

развитие высокоэффективных транспортно-логистических технологий, технологий на основе ГЛОНАСС и интеллектуальных транспортных систем.

Создание конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг и стимулирование повышения конкурентоспособности российских транспортных предприятий является важнейшим направлением государственной транспортной политики. Предусматривается создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг, обеспечивающего устойчивую работу и сбалансированное развитие предприятий всех видов транспорта, стабильное повышение доступности и качества грузовых перевозок как внутри страны, так и за ее пределами.

Планируется обеспечить государственную поддержку и стимулирование разработки и внедрения инновационных интеллектуальных транспортных систем, реализующих высокоэффективные транспортно-логистические технологии, обеспечивающие повышение качества транспортных услуг в области грузовых перевозок. Фундаментальное значение при этом будет иметь расширение применения глобальных навигационных систем на основе ГЛОНАСС.

Предусматривается развитие интермодальных перевозок на основе ввода единых технических и информационных стандартов и технологий, а также унифицированных перевозочных документов. Формирование таких стандартов и унифицированных документов является важным аспектом государственной транспортной политики.

Необходимо обеспечить государственную поддержку перевозки грузов и пассажиров в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России.

Важное значение для повышения конкурентоспособности транспортных предприятий имеют меры государственной поддержки, направленные на формирование стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования.

3. Повышение конкурентоспособности, доступности и качества пассажирских перевозок

Основными направлениями транспортной политики в области повышения конкурентоспособности, доступности и качества пассажирских перевозок являются:

повышение мобильности населения за счет приоритетного комплексного развития всех систем транспорта общего пользования;

расширение эффективного радиуса социально-экономической активности вокруг городских агломераций за счет развития скоростного транспорта;

создание рынка конкурентоспособных, доступных и качественных пассажирских перевозок;

обеспечение социально значимых пассажирских перевозок.

Повышение мобильности населения планируется обеспечить за счет приоритетного комплексного развития всех систем общественного транспорта. Это касается развития инфраструктуры и систем общественного транспорта в городах и городских агломерациях, а также на транспортных направлениях, связывающих между собой основные центры социально-экономического развития.

За счет развития инфраструктуры и систем управления движением общественного транспорта в городских агломерациях планируется снизить время ежедневных регулярных поездок маятниковой миграции населения. За счет развития скоростного транспорта, а также совершенствования структуры маршрутов других видов общественного транспорта, подвозящих пассажиров к скоростным осям транспортных коммуникаций

предусматривается увеличить радиус агломерационной транспортной доступности, то есть расширить область эффективной социально-экономической активности вокруг городов.

Создание систем скоростного и высокоскоростного движения обеспечит повышение уровня взаимной транспортной доступности крупных социально-экономических центров страны.

Приоритетное развитие систем транспорта общего пользования предусматривает повышение конкурентоспособности, доступности и качества перевозок пассажиров до уровня развитых стран. С этой целью должен быть сформирован эффективный рынок конкурентоспособных доступных и качественных транспортных услуг, обеспечивающий устойчивую работу и сбалансированное развитие предприятий всех видов пассажирского транспорта, стабильное повышение доступности и качества осуществляемых ими пассажирских перевозок.

Основным условием конкурентоспособности транспорта общего пользования по сравнению с личным транспортом является соотношение скорости, цены и предсказуемости времени поездки, комфорта и безопасности. В настоящее время в крупных и средних городских агломерациях недостаточно используется потенциал развития скоростных видов транспорта, в том числе рельсовых (пригородные и городские электропоезда, метрополитен, системы скоростного трамвая), а также скоростных (экспрессных) автобусных и троллейбусных маршрутов с выделенной инфраструктурой движения, которые способны переключить на себя часть пассажиропотока личного автотранспорта. Это, в свою очередь, приведет к разгрузке автодорожной сети и улучшению экологической ситуации. Наряду с развитием общественного транспорта планируется реализация мер, направленных на повышение его привлекательности по сравнению с личным автомобилем, в том числе путем регулирования условий доступа, движения и парковки личного автотранспорта в центральных районах городов, в которых транспортная проблема стоит особенно остро.

Важнейшими направлениями транспортной политики в области пассажирских перевозок являются формирование и реализация социальных транспортных стандартов доступности и качества транспортных услуг для населения. Транспортная политика предусматривает выполнение транспортных стандартов сначала на минимальном уровне, а затем по прогрессивной шкале с постепенным

устойчивым повышением доступности и качества транспортных услуг для населения.

Особое внимание будет уделено созданию доступной транспортной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения.

При этом предусматривается целевое субсидирование перевозчиков, осуществляющих социально значимые перевозки, или пользователей транспортных услуг.

Предусматривается обеспечить государственную поддержку и стимулирование разработки и внедрения инновационных интеллектуальных транспортных систем, реализующих высокоэффективные транспортные технологии, обеспечивающие повышение качества транспортных услуг в области пассажирских перевозок. Важное значение в этом процессе имеет расширение использования современных технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС.

Предусматривается мотивирование модернизации транспортных систем в целях внедрения высокоэффективных транспортных технологий перевозки пассажиров, в том числе мультимодальных, обеспечивающих повышение качества транспортных услуг для населения.

Важное место в транспортной политике займет также системное регулирование процесса автомобилизации страны. Это предполагает прежде всего разработку и приоритетное развитие систем пассажирских перевозок транспортом общего пользования с гарантированным временем и качеством перевозки. Такие системы должны обеспечить предоставление населению транспортных услуг, более предпочтительных по сравнению с использованием личного автомобиля. Наряду с этим предполагается также разработка и применение экономических методов ограничения роста числа личных автомобилей в городах.

4. Международная интеграция и продвижение интересов России в сфере транспорта на целевых рынках по всему миру

Основными направлениями внешней транспортной политики России являются:

международная интеграция и продвижение интересов России в сфере транспорта на целевых рынках по всему миру;

создание условий для устойчивого повышения уровня реализации транзитного потенциала страны;

поддержка лидерства российских перевозчиков при осуществлении экспортно-импортных перевозок и перевозок грузов между третьими странами.

Важнейшим направлением государственной транспортной политики является развитие международного сотрудничества и интеграции в сфере транспорта. Реализация мер транспортной политики по этому направлению предусматривается в рамках Единого экономического пространства, Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества и Организации черноморского экономического сотрудничества, а также в рамках развития сотрудничества с Европейским союзом и использования инструментов Всемирной торговой организации.

Продвижение интересов России в сфере транспорта на целевых рынках предусматривает создание условий для устойчивого повышения уровня реализации транзитного потенциала страны. Важным аспектом транспортной политики является обеспечение лидерства российских перевозчиков при осуществлении экспортно-импортных перевозок, а также их поддержка при осуществлении перевозок грузов между третьими странами.

Повышение конкурентоспособности российских транспортных предприятий необходимо сочетать с государственной поддержкой их интересов, в том числе внутри страны при осуществлении перевозок российских грузов, в особенности экспортных перевозок (нефть, нефтепродукты, сжиженный газ, уголь, древесина, металлы, зерно), а также грузов военного назначения, технической и гуманитарной помощи, правительственных грузов и др.

Государственная защита интересов российских транспортных предприятий на международном рынке транспортных услуг должна обеспечить российским транспортно-логистическим компаниям недискриминационный доступ к зарубежным рынкам транспортных услуг и укрепление лидирующих позиций в тех секторах, где у России имеются преимущества.

5. Обеспечение безопасности и экологичности транспорта

Основными направлениями государственной транспортной политики в области обеспечения безопасности транспортной системы являются:

проведение политики последовательного повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

обеспечение защиты транспорта от актов незаконного вмешательства;

обеспечение мобилизационной готовности транспорта.

Государственная политика в области обеспечения безопасности транспорта предусматривает формирование и контроль требований безопасности на всех видах объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также создание нормативно-правовых условий и экономических методов стимулирования безальтернативного и полного их исполнения.

Предусматривается проведение последовательной политики повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. При этом повышение требований по безопасности необходимо сочетать с повышением полноты и точности контроля за их выполнением, а также с повышением эффективности мер воздействия на нарушителей. В частности, планируется обеспечить адекватность применяемых санкций (наказаний) степени общественной опасности нарушений норм и правил безопасности.

Предусматривается развитие средств и систем государственного надзора и контроля в сфере транспорта, создание единой государственной многоуровневой системы мониторинга и управления обеспечением безопасности на транспорте. При этом важное значение имеет оптимизация и развитие инфраструктуры контрольно-надзорных служб, а также совершенствование правовых основ их функционирования.

Реализацию политики обеспечения безопасности на транспорте планируется соотнести с решением задач мобилизационного характера.

Основными направлениями государственной транспортной политики в области повышения экологичности транспорта являются:

обеспечение охраны окружающей среды и экологической безопасности транспорта;

обеспечение энергоэффективности российской транспортной системы.

Участие государства в решении проблем снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду заключается в реализации экологической политики на транспорте, в соответствии с которой

экологические параметры становятся не ограничителем, а движущим фактором развития транспорта.

В рамках такой политики предусматривается реализация комплекса мер, направленных на мотивацию использования на транспорте инновационных технологий охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности транспорта. Приоритетное значение имеет экономическое стимулирование использования экологически чистых видов топлива, возобновляемых источников энергии, транспортных средств с гибридными и электрическими двигателями, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду, а также внедрение технических регламентов экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса.

Указанные основные направления транспортной политики тесно связаны с повышением энергоэффективности транспортного комплекса до уровня показателей передовых стран. Это потребует проведения специализированных научно-исследовательских и экспериментальных работ, направленных на отработку технологий и средств повышения энергоэффективности транспорта с учетом российских условий эксплуатации.

Государственная экологическая политика предусматривает также содействие внедрению систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте.

Важное значение в реализации государственной экологической политики на транспорте имеет обеспечение прав граждан и организаций на участие в общественной экспертизе решения проблем, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса.

6. Инновационное развитие транспортной системы

Научно-техническая политика транспортной отрасли предполагает развитие науки, инновационных технологий и системы подготовки кадров по всем указанным направлениям, в том числе:

стимулирование разработки и внедрения инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры;

создание эффективных моделей и систем прогнозирования и транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса;

стимулирование разработки и внедрения инновационных транспортно-логистических технологий, технических средств и систем, обеспечивающих повышение доступности и качества грузовых и пассажирских перевозок;

стимулирование разработки и внедрения инновационных интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих эффективное управление транспортными потоками и транспортными средствами, а также повышение качества транспортных услуг;

развитие научных исследований в области повышения безопасности транспортной системы;

реализация фундаментальных и прикладных научных исследований в области снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и повышения энергоэффективности транспорта;

сохранение и развитие отраслевых научных школ, а также кадрового потенциала отрасли, развитие отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров, в том числе в области безопасности и экологии.

VI. Задачи, решение которых обеспечивает достижение долгосрочных целей Транспортной стратегии

Задачи, обеспечивающие достижение цели 1 "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"

В целях формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры необходимо решить следующие основные задачи:

формирование и ведение транспортно-экономического баланса страны и планирование развития транспортной инфраструктуры на его основе;

сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта;

развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на

основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости;

ликвидация разрывов и "узких мест" транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность;

увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения;

развитие транспортных систем крупных городских агломераций;

создание единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта, грузовладельцев и других участников транспортного процесса, а также таможенных и государственных контрольных органов;

освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

Для реализации задачи внедрения системы стратегического планирования развития транспортной отрасли на основе формирования и ведения транспортно-экономического баланса предусматривается в период до 2020 года:

сформировать модель транспортно-экономического баланса;

создать систему статистического учета на транспорте для ведения транспортно-экономического баланса;

создать систему ведения транспортно-экономического баланса и обеспечения ее постоянного функционирования;

создать систему прогнозирования и транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса и проводить постоянную актуализацию их параметров.

Создание системы ведения транспортно-экономического баланса страны и системы транспортного планирования на его основе обеспечит оптимизацию затрат на развитие транспортной инфраструктуры при удовлетворении растущего спроса на перевозки.

Решение задачи сбалансированного развития интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта предусматривает:

развитие единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов;

обеспечение нормативного содержания сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения прежде всего на стыкующихся направлениях;

развитие и обеспечение нормативного содержания железнодорожной сети, инфраструктуры внутренних водных путей, аэродромной сети и аэронавигационной системы;

создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный и морской транспорт, а также поощрение строительства терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт;

развитие Северного морского пути;

создание новых объектов транспортной инфраструктуры для комплексного освоения новых территорий и месторождений;

совершенствование топологии транспортной сети - создание прямых транспортных связей между крупными центрами социально-экономического развития и переход в перспективе к сетевой структуре с большим количеством альтернативных связей.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - расширение полигона обращения тяжеловесных поездов, специализация отдельных линий для преимущественно грузовых или пассажирских перевозок, закрытие малодеятельных линий и станций или определение источников их финансирования, строительство новых железнодорожных линий для создания инфраструктурных условий для комплексного освоения новых территорий и месторождений, модернизация искусственных сооружений и пути, не соответствующих современным стандартам и требованиям, государственное финансирование строительства и реконструкции магистральных железнодорожных линий, имеющих принципиальное значение для экономики и безопасности государства;

в дорожном хозяйстве - строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального и регионального значения, включая строительство транспортных развязок, а также доведение к 2019 году объемов выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения до уровня, обеспечивающего приведение транспортно-эксплуатационного состояния федеральных дорог в соответствие с требованиями нормативных документов;

на морском транспорте - развитие инфраструктуры Северного морского пути, строительство новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений;

на внутреннем водном транспорте - переход до 2018 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей по нормативам, утверждаемым Правительством Российской Федерации, а также создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт;

на воздушном транспорте - реконструкция существующих взлетно-посадочных полос и строительство новых взлетно-посадочных полос, реконструкция и развитие аэродромов и аэропортовых комплексов, модернизация аэронавигационной системы;

на промышленном транспорте - модернизация железнодорожных путей необщего пользования, а также развитие лесных дорог.

В целом по транспортной сети предусматривается создание обоснованных резервов пропускной способности и совершенствование ее топологии путем создания прямых транспортных связей между крупными центрами социально-экономического развития и переход в перспективе к сетевой структуре с большим количеством альтернативных связей. Такая стратегия обеспечит рост устойчивости транспортной сети - возможность удовлетворения спроса на перевозки в условиях его естественных колебаний и прогнозного роста.

В рамках решения задачи развития крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечения их единой технологической совместимости предусматривается:

развитие инфраструктуры морских портов с обеспечением их технологической совместимости с железнодорожной и автодорожной инфраструктурой;

развитие и модернизация речных портов на тех направлениях, на которых увеличиваются грузопотоки;

создание интегрированной системы логистических центров как основы современной товаропроводящей сети;

создание и развитие терминально-логистических центров на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей;

строительство аванпортов крупных морских устьевых портов для перевалки грузов на речной транспорт;

развитие сети контейнерных терминалов;

развитие инфраструктуры аэропортов регионального и местного значения, особенно в труднодоступных районах Севера, Сибири, Дальнего Востока и приравненных к ним местностях.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - развитие крупных железнодорожных узлов и строительство их обходов, а также создание сети терминально-логистических центров и "сухих портов";

на морском транспорте - реконструкция существующих и строительство новых, в том числе плавучих, перегрузочных комплексов в портах всех морских бассейнов;

на внутреннем водном транспорте - развитие портовой инфраструктуры и создание транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей;

на воздушном транспорте - реконструкция и развитие региональных и местных аэропортов.

В целях создания интегрированной системы логистических центров как основы современной товаропроводящей сети предусматривается развитие транспортных узлов и транспортно-логистических центров не только в местах концентрации грузопотоков, но и в узлах оптимизированной сети товародвижения, включающей новые транспортные связи. Формирование такой сети будет обеспечено на базе транспортно-экономического баланса.

Решение задачи ликвидации разрывов и "узких мест" транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность, предусматривает:

развитие железнодорожной сети с приоритетом Транссиба, БАМа и железнодорожных подходов к портам;

развитие транспортных подходов к крупным транспортным узлам и пограничным пунктам пропуска;

увеличение пропускной способности линий железнодорожного транспорта общего пользования на основных направлениях, имеющих ограничение пропускной способности;

реконструкция автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки;

реконструкция судоходных гидротехнических сооружений и поддержание гарантированных глубин внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - комплексная реконструкция и усиление пропускной способности основных направлений железнодорожной сети, в том числе подходов к крупным железнодорожным узлам и морским портам;

в дорожном хозяйстве - строительство и реконструкция участков автомобильных дорог в крупных транспортных узлах и на подходах к ним, а также участков автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки;

на внутреннем водном транспорте - строительство новых объектов инфраструктуры, обеспечивающих снятие ограничения пропускной способности на участках внутренних водных путей, а также увеличение протяженности водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов.

Ликвидация "узких мест" обеспечивается не только реконструкцией транспортных коммуникаций, но и созданием новых транспортных связей.

Решение задачи увеличения пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создания инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения, предусматривает:

создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного пассажирского движения (в том числе в городах);

поэтапное разделение грузового и пассажирского движения;

создание скоростных автомобильных дорог;

совершенствование топологии пространственного развития скоростных и высокоскоростных транспортных коммуникаций в направлении перехода от радиальной структуры к сетевой.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - создание полигонов с преимущественно пассажирским и грузовым движением, а также организация скоростного движения и строительство высокоскоростных магистралей;

в дорожном хозяйстве - создание сети скоростных автомобильных дорог.

Предусматривается также совершенствование топологии пространственного развития скоростных и высокоскоростных транспортных коммуникаций в направлении перехода от радиальной структуры к сетевой.

Развитие сети скоростного и высокоскоростного движения будет иметь важное социально-экономическое значение и даст большой мультипликативный эффект.

Решение задачи развития транспортных систем крупных городских агломераций предусматривает:

увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, строительство путепроводов и мостов, соединяющих изолированные участки транспортной сети городских агломераций;

развитие улично-дорожной сети городов одновременно с развитием смежных федеральных трасс, а также региональных и муниципальных автодорог в пригородной зоне городских агломераций;

комплексное сбалансированное развитие транспортной сети городских агломераций с приоритетом инфраструктуры транспорта общего пользования;

строительство пересадочных узлов, интегрированных с транспортными коммуникациями различных видов пассажирского транспорта;

развитие пригородного пассажирского железнодорожного транспорта (в том числе для выполнения внутригородских перевозок);

развитие скоростных видов общественного транспорта - метрополитена, скоростного трамвая и скоростного автобуса;

оптимизация комплексных схем организации дорожного движения на стыках федеральной, региональной и муниципальной транспортных сетей в городских агломерациях;

создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях (в том числе с использованием высокоэффективных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС);

развитие инфраструктуры для повышения пешеходной и велосипедной транспортной доступности объектов городских агломераций.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - развитие пригородного движения (в том числе для обеспечения внутригородских перевозок пассажиров), а также пассажирского движения, включая скоростное и высокоскоростное движение в дальнем следовании;

на метрополитене - завершение программ развития метрополитенов в крупных городах;

на наземном пассажирском транспорте общего пользования - реорганизация и совершенствование маршрутной сети городского транспорта, а также развитие скоростных систем наземного транспорта, преимущественно рельсовых;

на улично-дорожной сети - совершенствование конфигурации улично-дорожной сети и организации дорожного движения, развитие парковочного пространства и систем парковки транспортных средств, транспортно-пересадочных узлов, а также сети вело- и пешеходных дорожек;

в целом по транспортному комплексу крупных городских агломераций - координация развития транспорта крупных городских агломераций при решении задачи территориально-транспортного планирования уровня агломерации, разработка и создание интеллектуальных транспортных систем городских агломераций, в том числе систем автоматизированного управления и электронной оплаты проезда на городском и пригородном пассажирском транспорте.

Развитие транспортных систем городских агломераций планируется направить на расширение радиуса агломерационной доступности, снижение среднего времени поездок маятниковой миграции населения и повышение предсказуемости продолжительности поездок на различных видах транспорта.

Решение задачи создания единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта, грузовладельцев и других участников транспортного процесса, а также таможенных и государственных контрольных органов предусматривает:

разработку и ввод в действие стандартов информационного взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, а также таможенных и других государственных контрольных органов, участвующих в осуществлении процесса перевозок;

создание единых информационных сервисов взаимодействия транспортных, логистических, экспедиторских, таможенных, пограничных и других государственных контрольных органов;

создание информационной среды для построения интеллектуальных транспортных систем на федеральных трассах и в крупных транспортных узлах.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - создание автоматизированной системы управления транспортным комплексом, внедрение навигационных систем на основе технологий ГЛОНАСС и электронного документооборота, разработка национальной платформы интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающей информационную интеграцию различных прикладных (отраслевых) интеллектуальных транспортных систем и их элементов между собой, а также с внешними информационными системами;

на железнодорожном транспорте - внедрение системы позиционирования и автоматизированного контроля сохранности грузов в пути следования, а также развитие интернет-технологий и спутниковых технологий;

в дорожном хозяйстве - внедрение интеллектуальных транспортных систем на участках сети автомобильных дорог федерального значения, где отмечается наиболее высокий уровень интенсивности транспортных потоков;

на морском и внутреннем водном транспорте - внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских и речных грузовых и пассажирских перевозок.

Единая информационная среда технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса внесет существенный вклад в снижение транзакционных издержек и уменьшит общие транспортные издержки в экономике. Развитие информационной среды взаимодействия видов транспорта и участников транспортного процесса станет частью создания инфраструктуры единого транспортного пространства страны.

Решение задачи освоения инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры предусматривает:

создание базы данных (знаний) по высокоэффективным, инновационным технологиям строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры с учетом российского и зарубежного опыта;

реализацию мер государственной поддержки разработки, адаптации и экспериментальной отработки инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания объектов транспортной инфраструктуры в том числе в особых климатических условиях - в арктической и субарктической зонах;

наличие мотивации использования инновационных технологий организациями, занятыми в строительстве, реконструкции и содержании транспортной инфраструктуры. В том числе предусматривается пересмотр нормативных документов по проектированию и строительству объектов морских портов на базе инновационных технологий в области строительных материалов и конструкций с целью внесения в них инновационных решений.

Внедрение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры обеспечит снижение затрат строительных и эксплуатирующих организаций, облегчит реализацию контрактов жизненного цикла, создаст более благоприятные условия для государственно-частного партнерства в сфере транспорта и повысит инвестиционную привлекательность отрасли.

Важным комплексом мероприятий по созданию современной высокоэффективной транспортной инфраструктуры в рамках реализации цели 1 Транспортной стратегии будет подготовка к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года. Этот комплекс мероприятий предусматривает:

сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, обслуживающих транспортные связи городов - участников проведения чемпионата мира по футболу 2018 года;

реконструкцию и развитие аэродромов и аэропортовых комплексов, а также речных портов;

развитие крупных транспортных терминалов на основных направлениях перевозок пассажиров, а также терминально-логистических комплексов, обслуживающих участников и гостей проведения чемпионата мира по футболу;

реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки в транспортных узлах,

связанных с проведением чемпионата мира по футболу 2018 года, и на подходах к ним;

увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, предусматривающее в том числе создание инфраструктуры скоростного движения, а также ввод линий аэроэкспресса;

развитие транспортных систем агломераций городов - участников проведения чемпионата мира по футболу 2018 года, в том числе:

развитие метрополитена, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, а также строительство путепроводов и транспортных развязок;

комплексное развитие транспортной сети с приоритетом инфраструктуры транспорта общего пользования;

строительство пересадочных узлов, интегрированных в транспортные коммуникации различных видов пассажирского транспорта;

развитие пригородного пассажирского железнодорожного транспорта (в том числе для выполнения внутригородских перевозок);

развитие скоростных видов общественного транспорта;

оптимизацию комплексных схем организации дорожного движения в городах-участниках;

создание интеллектуальных транспортных систем в том числе с использованием высокоэффективных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС;

развитие инфраструктуры для повышения пешеходной и велосипедной транспортной доступности основных городских объектов, связанных с проведением чемпионата мира по футболу 2018 года.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 1 приведены в приложении № 4.

2. Задачи, направленные на достижение цели 2 "Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны"

В целях обеспечения доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны предусматривается решение следующих основных задач:

обновление и наращивание парков грузового подвижного состава на основе транспортно-экономического баланса;

создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг;

совершенствование процедур допуска к коммерческой транспортной деятельности;

создание интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных информационно-телекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов, обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий;

обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России, а также по Северному морскому пути;

развитие перевозок внутренним водным транспортом, а также развитие технологий, обеспечивающих переключение на него грузопотоков в период навигации;

расширение использования технологий контейнерных перевозок и перевозок другими укрупненными грузовыми единицами (в том числе для целей малого и среднего бизнеса);

развитие системы сопутствующих услуг.

Решение задачи обновления и наращивания парков грузового подвижного состава на основе транспортно-экономического баланса предусматривает:

определение на основе транспортно-экономического баланса оптимальной потребности в парках грузового подвижного состава для использования высокоэффективных экономически обоснованных транспортных технологий, обеспечивающих необходимый объем и качество транспортных услуг в области грузоперевозок;

мотивирование транспортных предприятий к обновлению (снижению возраста) парков грузового подвижного состава транспорта - вагонов, локомотивов, автотранспортных средств общего пользования, морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, речных судов и воздушных судов;

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

определение на основе транспортно-экономического баланса оптимальной потребности в парках грузового подвижного состава для использования высокоэффективных экономически обоснованных транспортных технологий, обеспечивающих необходимый объем и качество транспортных услуг в области грузоперевозок.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - закупка новых и модернизация имеющихся локомотивов, а также массовый переход к приобретению грузовых вагонов нового поколения;

на морском транспорте - пополнение грузового транспортного флота;

на внутреннем водном транспорте - строительство судов грузового транспортного и вспомогательного флота.

Решение указанной задачи с учетом потребности обеспечения объемов перевозок, прогнозируемых на основе транспортно-экономического баланса, позволит улучшить структуру парков транспортных средств по специализации, грузоподъемности, возрастным характеристикам и другим параметрам, обусловленным современными и перспективными требованиями к перевозкам грузов во внутреннем и международном сообщении.

Решение задачи создания рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг предусматривает:

разработку экономической модели рынка конкурентоспособных транспортно-логистических услуг, обеспечивающих устойчивое удовлетворение спроса на грузовые перевозки, доступность и качество услуг на уровне лучших зарубежных аналогов;

разработку методов государственного регулирования, направленных на мотивирование транспортных предприятий к структурной модернизации и систематическому повышению доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузоперевозок, формированию новых транспортных услуг, отвечающих требованиям качества, и созданию систем управления качеством;

содействие процессам интеграции и образованию крупных транспортных компаний, способных конкурировать на рынке транспортных услуг;

совершенствование государственного регулирования деятельности естественных монополий (в области железнодорожных грузоперевозок);

развитие транспортно-экспедиторского обслуживания перевозок и содействие созданию развитой сети продаж грузовых перевозок;

совершенствование методов ценового регулирования в сегментах рынка, находящихся в переходном состоянии от естественно-монопольного к конкурентному, предусматривающее сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка - от демпинговых тарифов.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - стимулирование развития конкуренции на рынке транспортных услуг в экономически оправданных масштабах, повышение эффективности товародвижения по логистическим цепочкам, а также совершенствование правового и тарифного регулирования;

на железнодорожном транспорте - совершенствование модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, тарифного и антимонопольного регулирования, увеличение скорости и надежности доставки грузов, а также развитие конкуренции между перевозчиками в пилотном режиме на отдельных участках инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

в транспортно-логистическом секторе - создание правовых основ развития транспортно-логистической деятельности в стране.

Решение указанной задачи имеет принципиальное значение для повышения конкурентоспособности российских транспортных предприятий и их объединений в транспортно-логистические системы управления товародвижением, а также транспортной системы страны в целом. Необходимо развивать рынок высококачественных транспортных услуг в сфере грузовых перевозок, уровень конкуренции на котором будет удовлетворять требованиям добросовестности, качества и экономически целесообразной достаточности. Будут созданы условия для эффективного развития транспортно-логистической деятельности, в том числе логистических 3PL и 4PL-провайдеров, способных конкурировать на мировом рынке.

Решение задачи совершенствования процедур допуска к коммерческой транспортной деятельности предусматривает:

совершенствование условий недискриминационного доступа к услугам субъектов естественных монополий на транспорте;

совершенствование процедур допуска к коммерческой деятельности в области автомобильных грузоперевозок.

Совершенствование допуска к коммерческой транспортной деятельности должно определить стартовые условия транспортной деятельности на рынке, при которых транспортные предприятия будут способны и заинтересованы развивать доступность, качество и безопасность транспортных услуг.

Развитие системы допуска к коммерческой деятельности позволит создать равные условия конкуренции на рынке транспортных услуг, повысить качество работы и ответственность транспортных компаний, устранить непродуктивную конкуренцию и повысить безопасность функционирования транспорта.

Решение задачи создания интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных информационно-телекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов, обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий, предусматривает:

государственную поддержку отработки и внедрения высокоэффективных комплексных транспортно-логистических технологий, обеспечивающих интеграцию всех видов транспорта, грузовладельцев, грузополучателей и других участников транспортного процесса в единую технологически совместимую систему, интеллектуальное управление транспортно-логистическими процессами в цепях поставок товаров, а также снижение времени обработки партий грузов в терминальной логистической сети, в том числе в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, до уровня мировых показателей;

достижение уровня развитых стран по коммерческой скорости и ритмичности доставки товаров от грузоотправителя до грузополучателя на железнодорожном, автомобильном и внутреннем водном транспорте, а также в мультимодальном сообщении, снижение за счет этого издержек обращения товаров, выражающихся в больших объемах оборотных фондов и в значительных суммах кредитования товаров в пути и на складе;

повышение производительности транспортных систем;

мотивирование использования транспортными предприятиями высокоэффективных комплексных транспортно-логистических технологий

и интеллектуальных управляющих систем, обеспечивающих повышение качества всего спектра транспортных услуг.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - оснащение транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;

на железнодорожном транспорте - развитие автоматизации управления деятельностью в сфере грузовых перевозок на основе интеллектуальных технологий управления движением поездов в сетевом масштабе и на крупных полигонах с использованием возможностей ГЛОНАСС;

на автомобильном транспорте - развитие рациональных систем перевозок грузов с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий;

в транспортно-логистическом сегменте - внедрение современных логистических технологий и комплексного транспортно-логистического сервиса на основе введения электронного документооборота и оформления документов по принципу "одного окна".

Интеллектуальные транспортные системы обеспечат реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий на базе информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов в сфере осуществления грузовых перевозок. Внедрение интеллектуальных транспортных систем в транспортно-логистическую деятельность повысит контролируемость и управляемость транспортно-логистических процессов, увеличит точность планирования и предсказуемость во времени цепей поставок товаров, а также повысит коммерческую скорость товарных потоков.

Решение задачи обеспечения доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России, а также по Северному морскому пути предусматривает:

на железнодорожном транспорте - расширение железнодорожной сети на севере Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов;

в дорожном хозяйстве - строительство моста через р. Лену в районе г. Якутска;

на морском транспорте - развитие паромного грузо-пассажирского сообщения;

на внутреннем водном транспорте - государственная поддержка обеспечения доступности услуг по перевозке грузов внутренним водным транспортом в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока, где он является безальтернативным и обеспечивающим развитие судоходства на боковых и малых реках.

Решение указанной задачи позволит повысить доступность и качество транспортных услуг в сфере грузовых перевозок, оказываемых в отдаленных и труднодоступных районах страны, а также увеличить их территориально-экономическую связность с другими регионами.

Решение задачи развития перевозок внутренним водным транспортом, а также развитие технологий, обеспечивающих переключение на этот вид транспорта грузопотоков в период навигации, предусматривает:

разработку комплекса мер, направленных на повышение коммерческой привлекательности услуг внутреннего водного транспорта для грузовладельцев;

развитие транспортно-технологических систем, приспособленных для интермодальных перевозок, а также перевозок в контейнерах с участием внутреннего водного транспорта.

Для реализации этих мер необходимо создание условий для повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта при осуществлении грузовых перевозок в мультимодальном сообщении.

Расширение практики перевозок грузов внутренним водным транспортом в период навигации позволит высвободить в летнее время ресурсы железных дорог для возрастающих в этот период пассажирских перевозок в дальнем следовании, а также снять часть нагрузки с автомобильных дорог в летнее время, когда интенсивность движения наиболее велика.

Решение задачи расширения использования контейнерных перевозок и перевозок другими укрупненными грузовыми единицами (в том числе для малого и среднего бизнеса) предусматривает:

развитие технологий контейнерных перевозок во внутренних перевозках контейнеропригодных грузов;

развитие контейнерных и контрейлерных внешнеторговых перевозок контейнеропригодных грузов;

развитие инфраструктуры мультимодальных логистических центров для контейнерных перевозок (в том числе для малого и среднего бизнеса).

Реализация этих мер обеспечивается за счет следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - развитие инфраструктуры и парка подвижного состава для осуществления контейнерных и контрейлерных перевозок, информационного обеспечения, технологии концентрации контейнеропотоков, увеличение скорости доставки контейнеров, а также совершенствование тарифного регулирования;

на морском транспорте - пополнение транспортного флота специализированными судами, в том числе контейнеровозами, паромами и судами типа "ро-ро";

на внутреннем водном транспорте - развитие контейнерных перевозок прежде всего по направлениям международных транспортных коридоров;

на автомобильном транспорте - совершенствование правового регулирования в сфере контейнерных перевозок.

Решение указанной задачи позволит поднять на качественно новый уровень применение технологий контейнерных и контрейлерных перевозок в транспортном комплексе страны, а также увеличить качество и надежность транспортных услуг.

Решение задачи развития системы сопутствующих услуг предусматривает развитие сетей станций технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, пунктов питания, кемпингов и гостиниц, а также стоянок и других объектов придорожного сервиса.

Решение этой задачи будет способствовать созданию благоприятных условий для качественного осуществления грузоперевозок, повышению их надежности и безопасности.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 2 приведены в приложении № 4 к Транспортной стратегии.

3. Задачи, направленные на достижение цели 3 "Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами"

В целях обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами планируется решить следующие основные задачи:

планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса;

развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок;

развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;

разработка и реализация социальных транспортных стандартов;

формирование экономической и правовой модели конкурентного рынка доступных и высококачественных транспортных услуг для населения. Совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок;

развитие региональных авиаперевозок;

развитие систем городского, пригородного пассажирского транспорта и транспорта местного значения (сельского);

создание интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, а также технологий управления транспортными средствами и потоками;

развитие мультимодальных пассажирских перевозок в региональном, межрегиональном и международном сообщении.

Решение задачи планирования развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса предусматривает:

определение на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса оптимальной потребности в парках пассажирского подвижного состава для реализации транспортными предприятиями высокоэффективных экономически обоснованных транспортных технологий, обеспечивающих необходимый объем и качество транспортных услуг в области пассажирских перевозок, а также реализацию единой транспортной политики в сфере планирования и управления на пассажирском транспорте;

мотивирование транспортных предприятий к развитию, в том числе обновлению (снижению возраста), парков пассажирского подвижного состава транспорта (пассажирских вагонов, автотранспортных средств общего пользования, речных круизных и пассажирских судов, морских судов под российским флагом, самолетов), обеспечение конкурентных

схем кредитования обновления парков транспортных средств, а также содействие развитию парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - массовое обновление парка пассажирского подвижного состава с заменой морально устаревших вагонов и электропоездов на современные;

на морском транспорте - строительство пассажирских судов, в том числе круизных и морских пассажирских терминалов;

на внутреннем водном транспорте - строительство пассажирских судов (в том числе для региональных перевозок) и круизных судов;

на воздушном транспорте - закупка пассажирских самолетов и стимулирование приобретения воздушных судов российского производства.

Решение указанной задачи позволит улучшить параметры парков пассажирских транспортных средств, спланировать объемы их развития, повысить качество и безопасность обслуживания пассажиров.

Решение задачи развития скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок предусматривает:

расширение зон доступности для населения скоростных и высокоскоростных междугородних пассажирских перевозок;

развитие пригородных скоростных перевозок пассажиров, в том числе интермодальных перевозок, для осуществления связи между аэропортом и городом.

Реализация этих мер обеспечивается за счет развития железнодорожных скоростных перевозок пассажиров в дальнем следовании и скорых перевозок в пригородном сообщении, создания высокоскоростных выделенных линий, а также разделения грузового и пассажирского движения на отдельных направлениях.

Развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок обеспечит повышение качества жизни населения в стране, расширит радиус социально-экономической активности вокруг городов, повысит транспортную доступность экономических центров, создаст условия для развития высокотехнологичных производств, позволит организовать новые рабочие места и обеспечить доступ к ним квалифицированной рабочей силы.

Решение задачи развития перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах предусматривает:

обеспечение перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, включая их ценовую доступность, в том числе в районах Крайнего Севера, в Калининградской области, на Дальнем Востоке и в Забайкалье;

обеспечение перевозок льготных категорий пассажиров и оказание транспортных услуг по тарифам, установленным ниже экономически обоснованного уровня;

обеспечение перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в труднодоступных северных и восточных регионах, где он является безальтернативным и жизнеобеспечивающим;

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - совершенствование государственного регулирования и форм государственной поддержки при осуществлении социально значимых перевозок;

на морском и внутреннем водном транспорте - совершенствование государственного регулирования и форм государственной поддержки при осуществлении социально значимых перевозок, строительство пассажирского флота и развитие береговой инфраструктуры для обслуживания пассажиров;

на воздушном транспорте - совершенствование государственного регулирования и форм государственной поддержки при осуществлении социально значимых перевозок.

Решение указанной задачи позволит обеспечить доступность транспортных услуг для категорий населения, нуждающихся в социальной поддержке, а также обеспечить социально значимые транспортные связи на удаленных и труднодоступных территориях, в том числе в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, а также в приравненных к ним местностях.

Решение задачи разработки и реализации социальных транспортных стандартов предусматривает:

разработку финансово-экономической и расчетной модели социальных транспортных стандартов;

разработку и выполнение программы реализации социальных транспортных стандартов сначала на минимальном уровне, а затем - в соответствии с программой их развития по прогрессивной шкале;

создание доступной транспортной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения;

модернизацию парков подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования для перевозки маломобильных граждан;

создание связей между городскими агломерациями с использованием автомобильного и железнодорожного скоростного и высокоскоростного транспорта;

повышение доступности авиаперевозок для населения (развитие авиационной подвижности).

Решение указанной задачи позволит обеспечить доступность и качество услуг пассажирского транспорта для всех категорий населения, а также создать условия повышения уровня этих услуг по прогрессивной шкале. Социальные транспортные стандарты станут одним из ориентиров, в соответствии с которым будет осуществляться развитие транспортной инфраструктуры и услуг транспорта для населения.

Решение задачи формирования экономической и правовой модели конкурентного рынка доступных и высококачественных транспортных услуг для населения, а также совершенствования допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок предусматривает:

разработку экономической и правовой модели рынка конкурентоспособных транспортных услуг в области пассажирских перевозок и создание эффективного механизма государственного контроля реального уровня конкуренции и регулирования рынка транспортных услуг по перевозке пассажиров;

совершенствование государственного регулирования деятельности естественных монополий в сфере пассажирских железнодорожных перевозок и аэропортовой деятельности;

развитие системы регулирования тарифов на пассажирском автомобильном транспорте, совершенствование системы предоставления средств бюджетам субъектов Российской Федерации на осуществление расходов по обеспечению равной доступности услуг автомобильного транспорта общего пользования населению, а также совершенствование механизмов компенсации выпадающих доходов при регулировании тарифов на пассажирские перевозки;

совершенствование правил допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок и механизмов контроля допуска;

совершенствование механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере

пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте и на социально значимых перевозках другими видами транспорта;

совершенствование комплекса мер государственной поддержки развития региональной авиации на основе взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных органов управления;

государственную поддержку развития речных пассажирских перевозок на основе компенсационных мер и эффективного взаимодействия федеральных, региональных и муниципальных органов управления;

совершенствование правового обеспечения эффективной конкуренции перевозчиков на маршрутной сети общественного транспорта;

ограничение непродуктивной конкуренции, основанной на снижении себестоимости перевозок в ущерб безопасности и качеству транспортных услуг;

мотивирование модернизации транспортных систем в целях внедрения инновационных транспортных технологий перевозки пассажиров, повышения за счет этого доступности и качества транспортных услуг для населения.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - повышение качества пассажирских перевозок и совершенствование тарифного регулирования;

на автомобильном транспорте - совершенствование тарифного регулирования и государственной поддержки развития пассажирских перевозок;

на воздушном транспорте - совершенствование тарифного регулирования и государственной поддержки развития пассажирских перевозок.

Решение указанной задачи позволит сформировать систему государственного регулирования конкурентного рынка высококачественных транспортных услуг в сфере перевозок пассажиров. Предусматривается создание эффективной конкурентной среды и требований к участникам рынка, которые сделают экономически целесообразным с их стороны устойчивое повышение доступности, качества и безопасности пассажирских перевозок. Наряду с этим будут сформированы условия для обеспечения устойчивого выполнения и

развития видов пассажирских перевозок, значимость которых для общества несомненна.

Решение задачи развития региональных авиаперевозок предусматривает:

развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок;

совершенствование структуры маршрутов авиационного сообщения.

Реализация этих мер обеспечивается за счет совершенствования государственного регулирования деятельности в сфере перевозок пассажиров на федеральном и региональном уровнях.

Решение указанной задачи позволит повысить доступность авиатранспортного сообщения для большинства населения страны, создать дополнительные прямые транспортные связи между регионами и внутри них.

Решение задачи развития систем городского, пригородного пассажирского транспорта и транспорта местного значения (сельского) предусматривает:

проведение комплекса мероприятий, направленных на повышение скорости движения транспорта общего пользования и снижение среднего времени транспортной доступности в городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения на транспорте);

повышение эргономической привлекательности (комфортности) подвижного состава транспорта общего пользования для населения;

развитие технологий и организационных мер, направленных на повышение регулярности движения транспорта общего пользования в городских агломерациях, а также транспорта местного значения (сельского);

развитие в сельской местности автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования;

повышение доступности, качества и объема услуг, предоставляемых пассажирскими вокзалами;

государственную поддержку разработки программ развития городского водного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - усиление роли пригородного и внутригородского железнодорожного сообщения для потребностей населения агломераций в транспортных услугах;

на городском транспорте - развитие транспортных систем, обеспечивающих скоростное сообщение с использованием рельсового транспорта и автобусов;

в дорожном хозяйстве - строительство в сельской местности автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования;

на морском транспорте - строительство транспортно-пересадочных узлов в морских портах;

на внутреннем водном транспорте - строительство транспортно-пересадочных узлов в речных портах, развитие внутригородских и пригородных пассажирских перевозок.

Решение указанной задачи позволит улучшить транспортную ситуацию в городах, особенно в крупных городских агломерациях, снизить продолжительность поездок, увеличить их предсказуемость по времени, повысить привлекательность пассажирского транспорта общего пользования для населения, а также улучшить транспортное обслуживание населения в межмуниципальном и внутрирайонном сообщении.

Решение задачи создания интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками предусматривает:

оснащение парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования современными информационно-телекоммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;

оснащение улично-дорожной сети в городах, а также основных вылетных федеральных трасс и прилегающих автомобильных дорог регионального и муниципального значения техническими средствами организации дорожного движения и системами сбора информации о транспортных потоках, подключенными к интеллектуальным транспортным системам, обеспечивающим управление наземным общественным транспортом;

развитие интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление наземным общественным транспортом - расширение зон управляемого движения и повышение эффективности управления, повышение скорости и ритмичности, устойчивости работы общественного транспорта с минимальными помехами другим участникам движения;

создание единых электронных систем продажи билетов и оплаты проезда на нескольких видах транспорта;

развитие систем информирования пассажиров и участников движения, а также создание систем управления спросом на движение в городских агломерациях.

Решение задачи создания интеллектуальных транспортных систем в сфере пассажирских перевозок позволит повысить эффективность работы транспорта общего пользования в условиях ограничений пропускной способности инфраструктуры и колебаний загрузки улично-дорожной сети, увеличить устойчивость его работы и привлекательность для населения по сравнению с личным автомобилем, а также снизить за счет этого загрузку улично-дорожной сети.

Решение задачи развития мультимодальных пассажирских перевозок в региональном, межрегиональном и международном сообщении предусматривает:

развитие хабовых технологий перевозок пассажиров;

стимулирование развития информационных сервисов и сопутствующих услуг пассажирам на мультимодальных перевозках;

формирование сети мультимодальных социальных перевозок.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - реализация проектов по повышению интеграции дальних, пригородных и внутригородских железнодорожных перевозок, модернизация железнодорожных вокзалов и станций с созданием на их инфраструктуре транспортно-пересадочных узлов, развитие железнодорожных связей с крупнейшими аэропортами страны;

на воздушном транспорте - развитие хабовых технологий и совершенствование технологий обслуживания пассажиров;

в транспортном комплексе - создание и развитие мультимодальных транспортно-пересадочных узлов, введение универсального мультимодального билета для внутреннего сообщения, в том числе в электронном виде, а также для международного сообщения.

Решение указанной задачи позволит повысить качество транспортных услуг для населения в части удобства пользования несколькими видами транспорта, сокращения времени и физических издержек при пересадках, оптимизации маршрутов мультимодальных поездок, а также обеспечить дополнительный платежеспособный спрос на перевозки для транспортных предприятий, участвующих в эффективных цепочках мультимодальных пассажирских перевозок.

Важным комплексом мероприятий по повышению доступности и качества транспортных услуг в области пассажирских перевозок в рамках достижения цели 3 является подготовка к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года. Этот комплекс мероприятий предусматривает:

обновление парков пассажирского подвижного состава транспорта - пассажирских вагонов, автотранспортных средств общего пользования, обеспечивающих транспортное обслуживание проведения чемпионата мира по футболу, повышение эргономической привлекательности (комфортности) подвижного состава транспорта общего пользования для пассажиров, в том числе модернизация подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования для перевозки маломобильных граждан;

на городском транспорте - развитие транспортных систем общего пользования, обеспечивающих скоростное сообщение с использованием рельсового транспорта и автобусов, развитие пригородных скоростных перевозок пассажиров, в том числе интермодальных перевозок, для осуществления связи между аэропортом и городом, а также таких перевозок в дальнем следовании и в пригородном сообщении;

повышение скорости движения транспорта общего пользования, снижение среднего времени транспортной доступности объектов проведения соревнований, а также повышение регулярности движения транспорта общего пользования;

совершенствование правового обеспечения эффективной конкуренции перевозчиков на маршрутной сети транспорта общего пользования;

повышение качества и объема услуг, предоставляемых вокзалами, аэропортами (в том числе с использованием хабовых технологий перевозок пассажиров), а также строительство новых транспортно-пересадочных узлов;

оснащение улично-дорожной сети в городах - участниках проведения соревнований, основных вылетных федеральных трасс и прилегающих

автомобильных дорог регионального и муниципального значения техническими средствами организации дорожного движения и системами сбора информации о транспортных потоках, подключенными к ИТС, обеспечивающими управление наземным транспортом общего пользования, расширение зон управляемого движения и повышение эффективности управления, а также повышение скорости и ритмичности, устойчивости работы общественного транспорта с минимальными помехами другим участникам движения;

оснащение подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования современными информационно-телекоммуникационными и глобальными навигационными системами (ГЛОНАСС);

создание единых электронных систем продажи билетов и оплаты проезда на нескольких видах транспорта;

развитие систем информирования пассажиров и участников движения в городах, принимающих участие в проведении соревнований.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 3 приведены в приложении № 4 к Транспортной стратегии.

4. Задачи, направленные на достижение цели 4 "Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны"

В целях обеспечения интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны необходимо решить следующие основные задачи:

создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок;

обеспечение конкурентоспособности российской транспортной системы на глобальном уровне;

содействие увеличению участия российских транспортных организаций в перевозках российских экспортных и импортных грузов;

содействие развитию экспорта транспортных услуг за счет обслуживания грузов иностранных грузовладельцев;

интеграция в международное транспортное пространство в рамках Единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, Организации

Черноморского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом;

развитие хабовых технологий международных перевозок пассажиров;

создание интеллектуальных транспортных систем на международных транспортных коридорах с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий планирования и управления транспортными потоками на транспортных коридорах.

Решение задачи создания конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок предусматривает:

организационно-технологическую и информационную интеграцию железнодорожных, портовых, пограничных и таможенных систем, участвующих в транзитных перевозках (в том числе с использованием Транссиба);

интеграцию системы перевозок по внутренним водным путям в систему перевозок грузов между государствами Центральной и Южной Азии, Республикой Казахстан, с одной стороны, и европейскими государствами, с другой стороны;

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

разработку и реализацию мер государственной поддержки развития комплексных транспортно-логистических и интеллектуальных технологических систем управления цепями поставок товаров на транспортных коридорах, обеспечивающих конкурентоспособную коммерческую скорость движения товарных потоков;

развитие механизмов и бизнес-структур, обеспечивающих формирование сквозных услуг на транспортных коридорах, оптимальное взаимодействие всех участников цепи поставок товаров, включая таможенные и пограничные службы.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - совершенствование государственного регулирования в сфере осуществления экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов, создание информационных систем взаимодействия участников процессов поставки товаров по транспортным коридорам, координации их работы, мониторинга и управления товародвижением, а также развитие транспортно-логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров;

на железнодорожном транспорте - повышение гибкости тарифов на транзитные перевозки, упрощение процедур пересечения границ, приоритетная расшивка "узких мест" транспортных коридоров, а также консолидация усилий железнодорожных компаний стран Единого экономического пространства по развитию транзита;

на морском транспорте - поддержание конкурентоспособного уровня портовых сборов и тарифов, интеграция информационных систем;

на воздушном транспорте - развитие систем аэронавигационного обслуживания и увеличение количества аэродромов, категорированных по метеоминимумам Международной организации гражданской авиации, для их использования в качестве запасных аэродромов при осуществлении перелетов между Азией и Европой, а также Северной Америкой и Азией.

Создание конкурентоспособных транспортных коридоров должно перейти от стадии развития их сетевой инфраструктуры и отдельных транспортно-логистических центров к этапу технологической интеграции, созданию систем координации бизнес-процессов и управления в цепях поставок товаров. Решение указанной задачи позволит улучшить ключевые качественные характеристики международных коридоров, проходящих по территории России, повысить их конкурентоспособность по сравнению с альтернативными сухопутными, морскими и воздушными маршрутами. Возрастет эффективность транзитных перевозок грузов, перевозок внешнеторговых грузов, а также перевозок пассажиров в международном сообщении.

Решение задачи обеспечения конкурентоспособности российской транспортной системы на глобальном уровне предусматривает:

мониторинг рынка экспорта транспортных услуг и изучение преимуществ основных внешних конкурентов;

мотивирование структурной модернизации транспортно-логистических систем в целях повышения их конкурентоспособности (в том числе за счет развития услуг по перевозке контейнерных и контрейлерных грузов в международном сообщении);

мотивирование создания национальных и интернациональных транспортно-логистических компаний, конкурентоспособных на мировом рынке;

совершенствование методов государственного регулирования тарифов, связанных с внешнеторговыми и транзитными перевозками. Создание механизмов координации тарифной политики поставщиков услуг в интересах привлечения дополнительных грузопотоков в направлениях международных транспортных коридоров, а также поддержание портовых сборов и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность портов;

обеспечение свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг в случаях, когда это не противоречит требованиям законодательства Российской Федерации.

Повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг на мировых рынках и рост экспорта транспортных услуг являются приоритетами транспортной политики России.

Развитие экспорта транспортных услуг является столь же важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров. Рост объемов экспорта транспортных услуг предполагается обеспечить 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, а также за счет расширения доступа к перевозкам пассажиров и грузов между третьими странами. Одной из ключевых мер в этой области должна стать государственная поддержка создания крупной национальной транспортно-логистической компании, конкурентоспособной на мировом рынке.

Решение указанной задачи позволит увеличить роль российских транспортных компаний в обеспечении внешнеторговых и транзитных перевозок, превратить Россию в нетто-экспортера транспортных услуг и, таким образом, увеличить долю несырьевого экспорта.

Решение задачи содействия увеличению участия российских транспортных организаций в перевозках российских экспортных и импортных грузов предусматривает:

создание для российских перевозчиков не менее благоприятного режима при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран, а также разработка механизмов оперативного

принятия ответных мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом;

содействие развитию российской транспортно-экспедиторской системы.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров, совершенствование вагонного парка, формирование привлекательных сквозных тарифных ставок при перевозках транзитных грузов, а также приобретение иностранных транспортных и логистических компаний;

на морском транспорте - повышение доли внешнеторговых грузов, перевозимых судами под российским флагом;

на автомобильном транспорте - противодействие дискриминации российских автоперевозчиков на внешнем рынке транспортных услуг;

в транспортном комплексе - содействие развитию высокоэффективной национальной транспортно-экспедиторской системы, которая должна стать важным механизмом защиты и отбора конкурентоспособных российских транспортных организаций, обеспечивающих экспорт и импорт российских грузов.

Решение указанной задачи позволит обеспечить необходимый уровень конкурентоспособности российских транспортных и логистических компаний на внутреннем и мировом рынках транспортных услуг.

Решение задачи содействия развитию экспорта транспортных услуг за счет обслуживания грузов иностранных грузовладельцев предусматривает:

привлечение судов для регистрации под российским флагом в целях увеличения экспорта транспортных услуг;

повышение привлекательности морских портов для переработки внешнеторговых грузов, а также закрепление достигнутых положительных тенденций по обработке российских внешнеторговых грузов в российских портах и снижению зависимости от портов сопредельных государств;

сокращение времени стоянки судов в порту за счет оптимизации работы пунктов пропуска;

разработку мер по эффективному использованию потенциала внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации как важнейших водных путей

международного значения, а также снижение среднего времени транзита судов по внутренним водным путям;

привлечение в российские порты грузов иностранных фрахтователей для последующего транзита с использованием фидерных морских линий либо транспортных коммуникаций Российской Федерации, включая внутренние водные пути;

организация портовых особых экономических зон.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - защита прав российских компаний на международном рынке транспортных услуг (в том числе с использованием механизмов Всемирной торговой организации), а также участие Российской Федерации в многосторонних проектах международных организаций в сфере транспорта;

на морском транспорте - повышение конкурентоспособности перевозок грузов судами под российским флагом;

на внутреннем водном транспорте - повышение конкурентоспособности речного флота и использование транзитного потенциала внутренних водных путей.

Кроме того, необходимо создать привлекательные экономические условия для обслуживания грузов иностранных грузовладельцев российскими компаниями и увеличить за счет этого налогооблагаемую базу транспортных услуг.

Решение указанной задачи направлено на увеличение экспорта транспортных услуг и конкурентоспособности российских транспортных компаний на мировом рынке.

Решение задачи интеграции с международным транспортным пространством в рамках Единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества, Организации Черноморского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом предусматривает:

гармонизацию транспортного законодательства Российской Федерации с международными нормами, а также с транспортным законодательством Республики Белоруссия и Республики Казахстан в рамках Единого экономического пространства;

расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, защиту российских интересов в рамках

сотрудничества с международными организациями, а также участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных (в том числе евроазиатских) транспортных связей;

координация проектов и программ развития инфраструктуры с государствами - партнерами по международным перевозкам (в первую очередь в рамках Единого экономического пространства);

формирование в полном объеме общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства. Формирование согласованной транспортной политики и устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг государств-участников на всей территории Единого экономического пространства;

гармонизацию нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий с государствами, участвующими в цепях поставок внешнеторговых и транзитных грузов, проходящих через территорию Российской Федерации;

унификацию условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;

проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Транспортная интеграция в рамках Единого экономического пространства является ключевым направлением региональной транспортной интеграции. Продолжение развития всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества в области транспорта с Европейским союзом имеет огромное значение для российского и европейского бизнеса, взаимной торговли, инвестиций и туризма.

В долгосрочной перспективе международное сотрудничество в области транспорта должно содействовать интенсификации процессов региональной экономической интеграции, продвижению российских товаров и услуг на мировые рынки, упрощению процедур пересечения границ, увеличению объемов и расширению географии въездного и выездного туризма, а также росту престижа Российской Федерации в международных организациях и расширению ее влияния на принимаемые в этих организациях решения.

Решение задачи интеграции с международным транспортным пространством позволит обеспечить защиту интересов Российской Федерации и ее транспортных организаций на мировом рынке транспортных услуг, повысить эффективность транспортного обслуживания экономики и населения за счет развития интеграционных процессов в сфере транспорта.

Решение задачи развития хабовых технологий перевозок пассажиров предусматривает:

государственную поддержку развития аэропортов, перспективных с точки зрения использования хабовых технологий;

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

Решение указанной задачи позволит привлечь транзитные перевозки пассажиров и грузов и увеличить экспорт транспортных услуг.

Решение задачи создания интеллектуальных транспортных систем на международных транспортных коридорах с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий планирования и управления транспортными потоками предусматривает:

развитие единого информационного пространства и унификацию информационного взаимодействия участников международных перевозок на международных транспортных коридорах;

развитие транспортно-таможенных технологий и информационных систем, ускоряющих доставку и пограничную обработку транзитных грузов;

создание межгосударственных систем обеспечения безопасности и информирования участников транспортного процесса на международных транспортных коридорах;

развитие систем мониторинга и обеспечения безопасности перевозки грузов на международных транспортных коридорах на основе глобальной навигационной системы ГЛОНАСС.

Решение указанной задачи обеспечит эффективный мониторинг перевозок и управление грузо- и пассажиропотоками с использованием современных транспортно-логистических и информационно-коммуникационных технологий по международным транспортным коридорам, повысит надежность, доступность, скоростные параметры и качество перевозок.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 4 приведены в приложении № 4.

5. Задачи, направленные на достижение цели 5 "Повышение уровня безопасности транспортной системы"

Для достижения цели 5 необходимо решить следующие основные задачи:

повышение безопасности движения, полетов и судоходства;

повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;

обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса;

повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности;

развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта;

обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Решение задачи повышения безопасности движения, полетов и судоходства предусматривает:

совершенствование нормативной правовой базы в части усиления ответственности за выполнение субъектами транспортного комплекса нормативных требований эксплуатации транспортных средств и транспортной инфраструктуры;

повышение действенности мер, применяемых к нарушителям установленных правил эксплуатации транспортных средств и объектов транспорта, а также требований к персоналу;

увязку в единую систему мер по повышению безопасности на транспорте с повышением безопасности транспортных средств;

проведение мероприятий, направленных на обеспечение списания и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок

службы технических средств транспорта и транспортной инфраструктуры, которые уже не могут обеспечивать необходимую эксплуатационную надежность;

разработку требований к эксплуатационному состоянию и содержанию железнодорожных переездов;

разработку требований к средствам крепления груза на транспортном средстве и к их применению;

повышение уровня технической оснащенности и готовности железнодорожных восстановительных и пожарных поездов;

приведение в нормативное состояние и повышение уровня обустройства автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения;

повышение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов за счет совершенствования организации дорожного движения и внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление транспортными потоками и транспортными средствами, а также своевременное (экстренное) информирование и управление действиями в условиях инцидентов, нештатных и чрезвычайных ситуаций;

совершенствование системы контроля и поддержания летной годности воздушных судов;

совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации;

внедрение на транспорте нового поколения бортовых систем безопасности с использованием компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта;

ввод в эксплуатацию необходимого количества судов обеспечивающего флота (аварийно-спасательных, гидрографических и других судов, обеспечивающих флот), создание и поддержание на должном уровне береговых средств обеспечения безопасности мореплавания, поиска и спасания, связи;

развитие систем наблюдения за движением судов и систем управления их движением;

развитие средств информационного обеспечения безопасности на внутренних водных путях, внедрение электронных навигационных карт, создание речной информационной системы на внутренних водных путях;

создание эффективной государственной системы мониторинга и управления безопасностью на транспорте.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - совершенствование нормативно-правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности;

на железнодорожном транспорте - совершенствование нормативно-правовой базы в области обеспечения безопасности движения поездов и маневровой работы в условиях структурного реформирования железнодорожного транспорта, развитие методов классификации, расследования и учета транспортных происшествий, обновление и модернизация парка специальных вагонов федеральных органов исполнительной власти и оснащение указанного подвижного состава аппаратурой глобальной навигационной системы ГЛОНАСС;

в дорожном хозяйстве - реконструкция искусственных сооружений, увеличение протяженности линий освещения автодорог, строительство пешеходных переходов в разных уровнях;

на морском транспорте - совершенствование оснащения и создание пунктов базирования морских аварийно-спасательных служб, развитие систем управления движением судов, внедрение современных спутниковых навигационных технологий;

на внутреннем водном транспорте - внедрение современных спутниковых навигационных технологий и реконструкция систем связи;

на воздушном транспорте - совершенствование нормативно-правовой базы и организационного взаимодействия государственных и международных контролирующих органов в сфере поддержания летной годности воздушных судов.

Решение указанной задачи создаст нормативные, инфраструктурные и технические условия повышения безопасности движения на автомобильном, железнодорожном, воздушном, морском и внутреннем водном транспорте, обеспечит снижение транспортных рисков.

Решение задачи повышения уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств предусматривает:

внедрение на объектах транспорта современных интегрированных систем обеспечения технической и технологической безопасности;

обеспечение соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе

международным стандартам для транспортных средств, которые осуществляют международные перевозки грузов и пассажиров;

повышение технической и технологической безопасности объектов железнодорожного транспорта;

повышение технической и технологической безопасности объектов авиатранспортной инфраструктуры и воздушных судов;

повышение технической и технологической безопасности морских и речных судов;

повышение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - повышение уровня технической оснащенности объектов современными и специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности, приведение подъездных путей необщего пользования федеральных органов исполнительной власти в соответствие с уровнем, необходимым для обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранения окружающей среды при их использовании, а также для эффективности транспортной работы;

на морском транспорте - совершенствование технического оснащения судов транспортного и обеспечивающего флота, а также систем управления движением судов;

на внутреннем водном транспорте - совершенствование технического оснащения судов транспортного и обеспечивающего флота, систем управления движением судов, реконструкция объектов инфраструктуры внутренних водных путей;

на воздушном транспорте - внедрение нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях.

Решение указанной задачи позволит модернизировать парки транспортных средств и объекты транспортной инфраструктуры и создать эффективные средства и системы обеспечения их технической и технологической безопасности.

Решение задачи обеспечения состояния защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства предусматривает:

проведение категорирования и оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, разработку и реализацию планов обеспечения транспортной безопасности;

оснащение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение их защищенности от актов незаконного вмешательства и антитеррористической защищенности путем оснащения современными системами видеонаблюдения, контроля и досмотра пассажиров, обнаружения несанкционированного проникновения и дистанционного интеллектуального распознавания;

усиление административного режимного подхода к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов и частных охранных структур;

создание государственной системы управления транспортной безопасностью.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - совершенствование нормативно-правового регулирования в сфере обеспечения транспортной безопасности, обучение и аттестация специалистов, формирование единого информационного пространства, совершенствование системы государственного контроля;

на железнодорожном транспорте - формирование и развитие нормативной базы и стандартов в сфере обеспечения защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

на морском транспорте - оснащение современными средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий объектов транспортной инфраструктуры;

на внутреннем водном транспорте - оснащение современными средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений;

на воздушном транспорте - совершенствование системы обеспечения безопасности воздушного транспорта.

Решение указанной задачи позволит обеспечить защиту транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

Решение задачи обеспечения деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям, предусматривает:

внедрение космических систем, оснащенных аппаратурой глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, обеспечивающих в сложных погодных условиях гарантированное высокоточное определение местонахождения потерпевших аварию транспортных средств, развитие единой системы поиска и спасания в Российской Федерации;

повышение эффективности деятельности региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий;

разработка и реализация (с участием Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий) более совершенных программ современного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - взаимодействие с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, внедрение системы "ЭРА-ГЛОНАСС", создание интегрированной системы информационного обеспечения безопасности населения на всех уровнях государственной власти;

на морском и внутреннем водном транспорте - развитие международной космической системы поиска и спасания КОСПАС-САРСАТ, внедрение спутниковых систем связи и навигационных технологий;

на воздушном транспорте - развитие инфраструктуры единой системы поиска и спасания, в том числе для проведения авиатранспортных операций в отдалении от берега в акваториях морей Северного Ледовитого океана.

Решение указанной задачи позволит повысить оперативность и обеспечить эффективность деятельности специализированных аварийно-спасательных служб транспортного комплекса во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны,

чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий на уровне международных и национальных требований.

Решение задачи обеспечения мобилизационной готовности транспортного комплекса предусматривает:

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;

обеспечение постоянного соответствия уровня готовности транспортной системы потребностям страны, Вооруженных Сил Российской Федерации и других войск;

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

организацию необходимой подготовки работников транспорта, федеральных и региональных органов исполнительной власти в области транспорта;

разработку нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы дислокации на объектах транспортной инфраструктуры подразделений федеральных органов исполнительной власти, участвующих в организации и осуществлении специальных и воинских перевозок, а также вопросы использования связи и информационно-телекоммуникационных систем, доступных для субъектов транспортного комплекса.

Решение указанной задачи позволит обеспечить развитие транспортной системы Российской Федерации в координации с обеспечением безопасности и обороноспособности страны.

Решение задачи повышения уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий, предусматривает:

развитие систем информационного мониторинга при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов с использованием технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС;

развитие информационно-аналитических систем, обеспечивающих систематизацию и обработку данных по случаям инцидентов с опасными грузами и крушений при перевозке опасных и крупногабаритных грузов на транспорте.

Решение указанной задачи позволит повысить контроль за перевозками грузов, требующих особых условий, и предотвратить повторение инцидентов с ними, нештатных и чрезвычайных ситуаций.

Решение задачи усиления государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности предусматривает:

развитие систем лицензирования или декларирования (уведомления) как механизмов профессионального допуска к транспортной деятельности;

обеспечение профессионального допуска к транспортной деятельности на основе участия в профессиональных ассоциациях и саморегулируемых организациях;

развитие системы контроля профессионального допуска к транспортной деятельности;

развитие механизмов страхования ответственности участников транспортной деятельности.

Решение указанной задачи позволит обеспечить допуск к транспортной деятельности только профессионально подготовленных транспортных организаций, способных удовлетворить все необходимые требования по безопасности их работы.

Решение задачи развития систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта предусматривает:

совершенствование нормативной базы деятельности контрольных и надзорных органов в сфере транспорта, совершенствование регламентации и координации их функций в условиях снижения степени вмешательства в деятельность субъектов рынка;

развитие автоматизированных средств и информационных систем надзора и контроля в сфере транспорта, в том числе дистанционного контроля;

оснащение контрольно-надзорных органов техническими средствами, повышающими эффективность их деятельности;

взаимодействие государственных органов при организации мероприятий по обеспечению общественной безопасности на транспорте;

оснащение государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта современными видами автотехники, морских, речных и воздушных судов, средствами связи и автоматизации;

совершенствование нормативно-правовой базы применения воздушных судов при обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта с учетом международного опыта;

учет потребностей государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта, в служебных помещениях при проектировании, строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - формирование многоуровневого информационного пространства в сфере обеспечения транспортной безопасности;

на автомобильном транспорте - введение повсеместно весового контроля на автомобильных дорогах федерального и регионального значения.

Решение указанной задачи позволит повысить эффективность деятельности государственных органов надзора и контроля в сфере транспорта.

Решение задачи обеспечения потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, предусматривает:

развитие материально-технической базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами, отвечающими требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы;

разработку программы строительства ведомственного жилья для снижения оттока высококвалифицированных работников и поддержки молодых специалистов;

совершенствование подготовки и контроля пилотов и авиаспециалистов с учетом рассмотрения возможности сокращения сроков обучения при сохранении качества и профессиональной подготовки;

поддержку и поощрение организаций и предприятий, прилагающих усилия по привлечению в отрасль молодых кадров;

реализацию мер по повышению престижа транспортных профессий.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

на железнодорожном транспорте - развитие материально-технической базы высших и средних образовательных учреждений, постоянное совершенствование учебных программ;

на морском транспорте - совершенствование системы подготовки специалистов, развитие инфраструктуры учебных заведений;

на морском и внутреннем водном транспорте - улучшение социального обеспечения работников;

на автомобильном транспорте - совершенствование системы подготовки водителей, требований к профессиональной подготовке, переподготовке, повышению квалификации руководителей и специалистов;

на воздушном транспорте - развитие инфраструктуры учебных заведений, повышение престижности профессии пилота-инструктора, гармонизация системы подготовки специалистов с рекомендациями Международной организации гражданской авиации, совершенствование системы контроля соблюдения экипажами правил полетов воздушных судов.

Решение этой задачи позволит организовать подготовку кадров для транспортной отрасли в необходимом объеме и необходимой квалификации, соответствующей требованиям безопасной и устойчивой работы транспорта.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 5 приведены в приложении № 4.

6. Задачи, направленные на достижение цели 6 "Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду"

Для достижения цели 6 необходимо решить следующие основные задачи:

модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду;

повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий;

повышение энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран;

обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования;

внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте;

привлечение граждан и организаций к участию в общественной экспертизе и решении вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса.

Решение задачи модернизации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленной на снижение их негативного воздействия на окружающую среду, предусматривает:

обустройство автомобильных дорог современными инженерными средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая искусственные и растительные барьеры для снижения загрязнения прилегающих территорий и уровня шумового воздействия;

реализацию комплекса мер, направленных на повышение технического уровня транспортных средств, впервые регистрируемых на территории Российской Федерации. Внедрение ограничений на поставку в Российскую Федерацию транспортных средств (в том числе воздушных судов), имеющих низкие показатели экологичности, мотивирование их замены на более эффективные. Усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемых автомобилей по экологическим показателям;

переход на мировые экологические стандарты в отношении потребляемого топлива с возможностью эксплуатации транспортных средств предыдущих поколений в течение переходного периода;

сокращение объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта за счет профессиональной подготовки и повышения квалификации персонала, обучения эффективным приемам управления и режимам вождения транспортных средств, способам рационализации маршрутов движения;

сокращение негативного воздействия транспорта на окружающую среду в городских агломерациях за счет внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих снижение заторов на дорогах и оптимизацию скоростей движения транспортных потоков;

разработку и внедрение новых способов содержания автодорог общего пользования в зимний период, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

разработку и внедрение новых конструктивно-технологических решений и материалов, позволяющих снизить пылеобразование на

автодорогах, и предотвратить водную эрозию, а также нарушение природных ландшафтов (эстакады, тоннели);

ввод в эксплуатацию на морском транспорте необходимого количества судов обеспечивающего флота, в том числе природоохранных. Ориентирование транспортных фирм на приобретение 2-корпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов;

разработку комплекса мероприятий по обеспечению экологической безопасности в Арктике, включающего создание портов-убежищ, ремонтных баз и приемных портовых сооружений для судовых отходов;

создание на внутреннем водном транспорте специальных судов и технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации отходов, образующихся при эксплуатации или попадающих в водную среду в результате аварий объектов водного транспорта.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - совершенствование методов государственного регулирования в сфере охраны окружающей среды на транспорте, обустройство транспортных коммуникаций средствами защиты окружающей среды от негативного воздействия транспорта, совершенствование структуры парков транспортных средств по экологическим критериям, повышение квалификации кадров, снижение транспортной нагрузки в населенных пунктах, обеспечение экологической безопасности в Арктике;

на морском и внутреннем водном транспорте - строительство современного природоохранного флота;

на автомобильном транспорте - обновление парка автотранспортными средствами с лучшими экологическими параметрами, совершенствование подготовки водителей и персонала за счет обучения методам, позволяющим снизить негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду;

на воздушном транспорте - повышение экологических требований к воздушным судам (по уровню шума и эмиссии).

Решение указанной задачи позволит модернизировать или заменить транспортные средства и объекты инфраструктуры транспорта на более экологичные либо внедрить нормативы, технические средства и технологии, направленные на улучшение их экологических характеристик.

Решение задачи повышения доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий предусматривает:

мотивирование перехода к использованию экологически чистых видов топлива, гибридных, электрических, водородных двигателей транспортных средств, возобновляемых источников энергии, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду;

меры экономического стимулирования экологичных транспортных технологий, оптимизацию тарифной политики на основе критериев энергоэффективности и экологического воздействия на окружающую среду;

поддержку сезонной деятельности внутреннего водного транспорта как наиболее экологичного вида транспорта - обеспечение доступа к адекватным кредитным ресурсам;

расширение использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - совершенствование нормативно-правового регулирования в сфере использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, возобновляемых источников энергии, материалов и технологий, оптимизация тарифной политики на основе критериев энергоэффективности и экологического воздействия на окружающую среду;

на железнодорожном транспорте - увеличение масштабов использования электротяги и снижение выбросов загрязняющих веществ;

на морском транспорте - использование в качестве топлива сжиженного природного газа;

на внутреннем водном транспорте - развитие обеспечивающего флота;

на воздушном транспорте - внедрение новых экологически чистых веществ для авиационных технологий, сокращение использования вредных веществ, разработка технологий их утилизации, реализация исследовательских программ в области авиационных видов биотоплива.

Решение указанной задачи позволит увеличить использование экологически чистых видов топлива и электроэнергии и снизить объемы выбросов загрязняющих веществ от транспортного комплекса.

Решение задачи повышения энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран предусматривает:

разработку и реализацию комплекса мер, направленных на расширение применения более экономичных транспортных средств;

разработку и стимулирование внедрения транспортными предприятиями энергоэффективных технологий перевозочного процесса.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - использование транспортных средств с более низким расходом моторного топлива, внедрение ресурсосберегающих технологий перевозочного процесса, рационализация маршрутов движения транспортных средств, строительство объектов энергетики для нужд транспортной инфраструктуры, использующих возобновляемые источники энергии;

на воздушном транспорте - снижение потребления топлива в аэропортах и воздушными судами, введение стандартов по выбросам углекислого газа.

Решение указанной задачи должно обеспечить устойчивый рост энергоэффективности транспортного комплекса Российской Федерации.

Решение задачи обеспечения экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждения и сокращения их образования предусматривает:

оснащение объектов транспортной инфраструктуры очистными сооружениями и повышение их эффективности, сокращение водозабора, применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов;

сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог;

использование механизма государственно-частного партнерства в инвестиционных проектах по созданию в портах технических средств для приема и утилизации судовых отходов.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - создание современной инфраструктуры экологически безопасного сбора, хранения, удаления, обезвреживания,

переработки и размещения отходов от деятельности транспортного комплекса;

на железнодорожном транспорте - сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании железных дорог;

в дорожном хозяйстве - сокращение количества неутилизируемых отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог;

на морском транспорте - создание в портах инфраструктуры для приема и утилизации судовых отходов, внедрение метода очистки отработанных газов от высокосернистого дизельного топлива;

на воздушном транспорте - внедрение экологически безопасных технологий утилизации авиатехники, строительство очистных сооружений в аэропортах, внедрение технологий повторного использования технических вод, сбора и утилизации мусора, утилизации противообледенительной жидкости.

Решение указанной задачи позволит снизить объемы выбросов, стоков и отходов в транспортном комплексе.

Решение задачи внедрения систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте предусматривает:

создание системы мониторинга и информационно-аналитической системы оценки уровня негативного воздействия транспорта на окружающую среду в территориальном разрезе и по видам транспорта;

разработку организационно-экономической модели и создание комплексной институциональной системы управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - создание комплексной информационно-аналитической системы экологического мониторинга и контроля экологической обстановки на объектах транспортной инфраструктуры, обустройство экоаналитических лабораторий и постов экологического контроля, внедрение практики проведения экологических аудитов и экологического страхования рисков, совершенствование методов и организационной модели государственного регулирования в сфере охраны окружающей среды на транспорте;

на воздушном транспорте - актуализация форм государственной статистической отчетности, внедрение системы сбора статистической информации об использовании парка воздушных судов авиации общего назначения и объемах израсходованного топлива наземным транспортом аэропортов, создание информационного интернет-портала по проблеме снижения выбросов парниковых газов гражданской авиацией.

Решение указанной задачи позволит создать эффективную систему управления снижением негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Решение задачи привлечения граждан и организаций к участию в общественной экспертизе и решению вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса, предусматривает:

использование механизмов общественных советов, организаций и объединений при экспертизе текущего состояния и мер по повышению экологической безопасности транспортного комплекса;

совершенствование работы с обращениями граждан и организаций по вопросам охраны окружающей среды и экологической безопасности.

Реализация этих мер обеспечит возможность гражданам, организациям и их объединениям оперативно сообщать и получать необходимую информацию по экологической безопасности транспорта, проведение публичных общественных обсуждений экологических рисков и последствий реализации транспортных проектов, создание в федеральных и региональных органах исполнительной власти в сфере транспорта общественных советов по вопросам охраны окружающей среды и экологической безопасности, создание комплексной системы работы с обращениями граждан.

Решение указанной задачи позволит повысить информированность общества о работе по обеспечению экологической безопасности транспортного комплекса и вовлечь различные общественные организации и объединения в работу по формированию и пропаганде эффективных мер, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 6 приведены в приложении № 4 к Транспортной стратегии.

7. Общие задачи, обеспечивающие реализацию Транспортной стратегии

Общие задачи, направленные на достижение всех целей Транспортной стратегии, включают:

опережающее инновационное развитие научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий;

сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям.

Транспортная стратегия является инновационной по своему характеру. В связи с этим ее реализация требует опережающего интенсивного инновационного развития научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий с учетом реализации Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года и планов реализации стратегических программ исследований в рамках технологических платформ, в том числе технологической платформы "Технологии экологического развития".

Научное обеспечение Транспортной стратегии направлено на реализацию ее основных целей и задач и охватывает все ключевые направления развития транспортного комплекса. В связи с этим научное обеспечение Транспортной стратегии представлено в виде 3 блоков научных подпрограмм, соответствующих 3 блокам подпрограмм реализации Транспортной 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;

блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии, в том числе на развитие научного обеспечения транспортного комплекса;

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 и информационного обеспечения научных работ, а также выполнение работ по научному сопровождению внедренных результатов.

Каждая научная подпрограмма, входящая в соответствующий блок, либо направлена на достижение определенной стратегической цели или определенного механизма реализации Транспортной стратегии, либо является комплексной, направленной на реализацию группы целей и механизмов.

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, включает в себя научные разработки по всем целям Транспортной стратегии.

Научное обеспечение формирования единого транспортного пространства Российской Федерации на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры предусматривается осуществлять по следующим направлениям:

разработка методических основ, регламентов и автоматизированных информационных систем статистического учета на транспорте, включая создание банка статистических данных, обеспечивающего разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса;

разработка, научное сопровождение и мониторинг транспортно-экономического баланса;

разработка эффективных моделей и систем прогнозирования спроса на услуги транспорта на основе транспортно-экономического баланса и макроэкономических показателей;

разработка эффективных систем транспортного планирования, моделирования и оптимизации развития транспортных систем на основе транспортно-экономического баланса;

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;

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;

разработка научно обоснованных требований к увеличению до уровня лучших мировых показателей пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, а также научное обоснование создания резервов пропускной способности сети по различным направлениям;

разработка проектов комплексного развития транспортных узлов, подходов к ним и транспортных коридоров на основных направлениях перевозок, а также создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;

разработка научных основ построения единой транспортной системы страны в условиях рыночной экономики, включая анализ и классификацию технической, технологической, экономической и юридической несогласованности 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 участвует 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;

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;

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;

разработка национальной концепции развития интеллектуальных транспортных систем в целях повышения эффективности решения задач транспортного комплекса Российской Федерации;

разработка навигационных систем и систем телематического мониторинга транспортных потоков, систем управления транспортными потоками и интеллектуальных транспортных систем;

исследование, адаптация и освоение, разработка и внедрение инновационных технологий строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры;

разработка и создание эффективных систем контроля состояния и управления содержанием объектов транспортной инфраструктуры;

разработка и создание единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса.

Научное обеспечение развития доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей интенсивного и инновационного развития экономики страны предусматривается осуществлять по следующим направлениям:

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 нормативной правовой базе рынка транспортных услуг, экономические

характеристики модели рынка, средства контроля качества и технологические модели обеспечения качества транспортных услуг;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования конкурентного рынка транспортных услуг в области перевозок грузов (включая обоснование параметров допуска к коммерческой транспортной деятельности);

исследование, разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы Российской Федерации;

внедрение интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих реализацию инновационных транспортно-логистических технологий в области грузоперевозок, повышение их доступности и качества;

разработка методов и механизмов мотивации структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг и создания конкурентоспособных транспортных компаний;

разработка методик и средств мониторинга и контроля качества предоставляемых транспортных услуг, а также методов и механизмов повышения качества транспортных услуг, в том числе выборочного статистического мониторинга выполнения контрактных обязательств по качеству транспортных услуг, а также мониторинга действенности санкций по нарушениям контрактных обязательств;

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 Российской Федерации;

разработка научно обоснованных методик и средств мониторинга уровня развития логистических технологий, обеспечения их производственно-технической базой и развития системы сопутствующих услуг;

исследование и разработка методов и механизмов государственного мониторинга удельных совокупных транспортных издержек в себестоимости национальных товаров и стимулирования их снижения;

разработка и совершенствование технологий контейнерных перевозок, а также сравнительный анализ различных технологий

региональных и межрегиональных перевозок, перевозок для малого и среднего бизнеса и научное обоснование выбора лучших технологий;

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 надежными 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 транспорта - вариантный план формирования, гибкий график движения поездов, вариантные технологические процессы), а также разработка методологии доставки грузов к морским портам, пограничным переходам и крупным предприятиям, согласованной с режимом их работы;

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;

мотивирование разработки инновационных систем грузовых перевозок, в том числе с использованием энергоэффективных двигательных установок и новых средств перемещения грузов;

разработка систем электронного документооборота на транспорте;

разработка и экспериментальная отработка эффективных инфотелекоммуникационных технологий и навигационных сервисов для обеспечения потребностей рынка конкурентоспособных транспортных услуг.

Научное обеспечение развития доступности и качества транспортных услуг для населения предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям:

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, в том числе в области развития систем городского и пригородного пассажирского

транспорта, а также районов Крайнего Севера и приравненных к ним территорий;

разработка и научное обоснование нормативной 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);

исследования и разработки в области развития систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров;

разработка и научное обоснование параметров регулирования рынка в части допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок;

исследование, разработка и адаптация методов транспортного планирования для городских агломераций;

исследование и научное обоснование структуры соотношения общественного и личного 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 уровнях;

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;

стимулирование разработки и внедрения инновационных технологий и интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих повышение доступности и качества пассажирских перевозок.

Научное обеспечение развития интеграции Российской Федерации в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям:

разработка и научное обоснование нормативно-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;

разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей интеграции Российской Федерации в единое международное транспортное пространство, развития участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также расширения сотрудничества в международных транспортных организациях и с торговыми партнерами Российской Федерации;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению интеграции Российской Федерации в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны;

исследование и разработка в области гармонизации нормативно-правового обеспечения российской и международной транспортных систем;

разработка методик и средств мониторинга технических и технологических параметров международных транспортных коридоров и разработка и научное обоснование развития этих параметров, обеспечивающих конкурентоспособность международных транспортных коридоров на уровне мировых аналогов;

разработка и научное обоснование механизмов мотивирования создания национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных мировым компаниям, а также расширения участия российского транспортного бизнеса в крупных международных транспортных проектах.

Научное обеспечение повышения уровня безопасности транспортной системы предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям:

исследование и разработка в области развития средств, технологий и систем обеспечения безопасности движения, полетов и судоходства;

разработка технологических моделей повышения эффективности деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в целях достижения уровня, соответствующего международным и национальным требованиям;

исследование и разработка в области обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

исследование и разработка в области повышения мобилизационной готовности транспортного комплекса;

исследование и разработка в области повышения безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

разработка и научное обоснование параметров системы регулирования профессионального допуска к транспортной деятельности;

научно-техническое обеспечение развития средств и систем надзора в сфере транспорта;

разработка методик и средств контроля уровня профессиональной подготовки специалистов транспортного комплекса с точки зрения обеспечения безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы.

Научное обеспечение снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду предусматривается осуществлять по следующим направлениям:

исследование и разработка в области сокращения негативного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, а также количества отходов на всех видах транспорта (включая вопросы профессиональной подготовки персонала и рационализации маршрутов);

разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей мотивации перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива;

выбор и научное обоснование показателей и критериев оценки экологичности транспорта с учетом уровня затрат и разработка рекомендаций по их оптимизации;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы в области регулирования негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

исследования и разработки в области снижения энергоемкости транспорта и достижения уровня показателей передовых стран;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы в области управления снижением энергоемкости транспорта.

Научное обеспечение создания эффективной системы управления реализацией Транспортной стратегии и развитием транспортного комплекса предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям:

разработка и научное сопровождение системы стратегического планирования развития транспортной отрасли на основе математических моделей и транспортно-экономического баланса;

разработка и научное обоснование эффективной организационной модели управления реализации Транспортной стратегии;

разработка методических основ и регламентов согласования Транспортной стратегии с субъектами Российской Федерации и ее координация с региональными транспортными стратегиями и программами, со схемами территориального планирования регионов, областей и городов;

разработка методических основ и регламентов координации Транспортной стратегии с ресурсообеспечивающими отраслями;

разработка, научное сопровождение и развитие автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом и других аналитических и управляющих систем транспортного комплекса (включая создание классов автоматизированных аналитических систем для различных видов транспорта и транспортного комплекса в целом), а также 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) и адаптация технологических процессов транспорта к использованию систем автоматизированного управления;

исследование и разработка в области развития систем мониторинга и оценки состояния транспортного комплекса, систем контроля и надзора на транспорте;

исследование и разработка аналитических систем и математических моделей, обеспечивающих поддержку принятия решений по регулированию функционирования и управлению развитием транспортного комплекса;

мониторинг и оценка влияния параметров стратегического развития транспортной системы Российской Федерации на макроэкономические показатели социально-экономического развития страны с использованием комплекса современных экономико-математических моделей;

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 Транспортной стратегии.

Сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям предусматривают решение следующих задач:

государственная поддержка развития научных кадров высшей квалификации в транспортной отрасли;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области проектирования транспортных систем;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области транспортно-логистических услуг и экспедирования;

развитие кадрового, технического и технологического потенциала в сфере транспортного надзора.

Для реализации стратегических целей развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года необходимо также обеспечить подготовку специалистов и трудовых ресурсов для транспортного комплекса по следующим направлениям:

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области управления транспортным комплексом;

развитие технических, технологических и других видов знаний трудовых ресурсов до уровня, обеспечивающего реализацию целей Транспортной стратегии.

Реализация указанных направлений научного обеспечения Транспортной стратегии будет во многом зависеть от разработки механизмов привлечения внебюджетных средств для финансирования научных исследований в сфере транспорта.

Основные мероприятия по общим задачам, обеспечивающим реализацию Транспортной стратегии, приведены в приложении № 4 к Транспортной стратегии.

VII. Сроки и этапы реализации Транспортной стратегии

Реализация Транспортной стратегии будет проходить в два этапа:

первый этап (до 2020 года) - завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и устранение "узких мест" и

переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям;

второй этап (2021 - 2030 годы) - интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного пути развития Российской Федерации.

Первый этап реализации Транспортной стратегии базируется на результатах реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" и ориентирован на решение задач, поставленных в государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы" и в других действующих программах.

В этот период развитие транспортного комплекса предусматривается осуществлять преимущественно за счет строительства и реконструкции ряда приоритетных объектов транспортной инфраструктуры (скоростные железные и автомобильные дороги, аэропорты и системы аэронавигации, морские и речные порты, терминально-логистические комплексы). Предусматривается развитие наиболее загруженных направлений транспортной сети, обеспечение поддержки развития отдельных видов транспорта - региональной авиации, внутреннего водного транспорта, системное развитие транспорта на федеральном, региональном и муниципальном уровнях, обеспечение необходимой базы безопасного развития транспорта - приведение транспортной инфраструктуры в нормативное состояние, обновление парков и обеспечение нормативных сроков службы подвижного состава транспорта, в том числе в интересах выполнения воинских перевозок как в мирное, так и в военное время, обеспечение приоритета требований по безопасности при эксплуатации и развитии инфраструктуры и подвижных средств транспорта. В связи с сокращением инвестиций относительно инвестиций, запланированных ранее, возможен перенос ряда крупных инвестиционных проектов на более поздний период. Возрастут масштабы освоения инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

На этом этапе основное внимание при развитии транспортной инфраструктуры предусматривается уделить 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 Российской Федерации, а также развитию крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок,

транспортных подходов к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации 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, в первую очередь в Сибири и на Дальнем Востоке).

Основные направления развития в отраслевом разрезе на первом этапе предусматривают:

в области железнодорожного транспорта - модернизацию и обновление подвижного состава, постоянных технических устройств и инженерно-технических сооружений, сокращение "узких мест" и увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети, внедрение новых технологий в перевозочном процессе, строительство железнодорожных линий в районах нового освоения, специализированных магистралей для организации высокоскоростного пассажирского движения, развитие железнодорожной инфраструктуры на направлениях международных транспортных коридоров, развитие и строительство обходов крупных железнодорожных узлов, совершенствование модели рынка железнодорожных транспортных услуг, направленной на рост технологической и экономической эффективности отрасли;

в области дорожного хозяйства - повышение безопасности движения по сети автомобильных дорог общего пользования путем обустройства дорог техническими средствами организации движения и реконструкции участков дорог с повышенным уровнем аварийности, повышение долговечности автомобильных дорог путем замены искусственных сооружений, находящихся в ремонтонепригодном состоянии, обеспечение строительства и реконструкции участков, обслуживающих движение в режиме существенной перегрузки, а также объектов, дающих максимальную отдачу для социально-экономического развития Российской Федерации и регионов, в том числе на территории Сибири и Дальнего Востока, Северо-Кавказского федерального округа, формирование сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров;

в области автомобильного транспорта - обновление парка автотранспортных средств и совершенствование его структуры, завершение создания нормативной правовой базы, массовое внедрение новых перевозочных, информационных и телекоммуникационных технологий с применением глобальной навигационной системы

ГЛОНАСС, значительное повышение качества предоставляемых услуг пассажирским и грузовым транспортом во всех видах сообщения, увеличение скорости товародвижения на междугородных и международных маршрутах;

в области воздушного транспорта - развитие международных узловых аэропортов (хабов), сети внутрироссийских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, кардинальное обновление парка воздушных судов, развитие аэронавигационной системы Российской Федерации и системы поиска и спасания с применением спутниковых технологий;

в области морского транспорта - увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности отечественного транспортного флота, обновление морского флота, обеспечением роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах;

в области внутреннего водного транспорта - устранение участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения, увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой, реконструкция гидротехнических сооружений, реконструкция пассажирских вокзалов и улучшение качества обслуживания пассажиров, а также строительство судов грузового и пассажирского флота.

На первом этапе будет создана система государственного стратегического планирования в сфере транспорта на основе транспортно-экономического баланса и развития статистического наблюдения, продолжится совершенствование нормативно-правового обеспечения функционирования и развития транспортного комплекса, приняты меры по ускорению целевого инновационного развития транспорта, получат развитие регулирование доступа перевозчиков на рынки транспортных услуг, стандартизация параметров качества транспортных услуг.

Предусматривается ускоренное приоритетное развитие общественного пассажирского транспорта, транспортных и логистических технологий для обеспечения высокого качества грузовых перевозок, внедрение интеллектуальных транспортных систем. На этом этапе будут обеспечены отработка и тиражирование механизмов реализации проектов

на принципах государственно-частного партнерства на всех видах транспорта.

Повысится финансовая устойчивость предприятий транспорта, будут созданы экономические предпосылки для роста их инвестиционных возможностей и привлечения долгосрочных внешних финансовых ресурсов для развития.

Второй этап реализации Транспортной стратегии предусматривает ускорение темпов ввода новых объектов транспортной инфраструктуры, формирование системы скоростных автомобильных и железных дорог, строительство новых портовых мощностей, расширение сети региональных аэропортов, развитие современных терминально-логистических комплексов, внедрение систем скоростного пассажирского внеуличного транспорта и автоматизированных систем управления движением транспортных средств в крупных городах.

Инновационный сценарий развития ориентируется на устойчивый спрос на транспортно-логистические услуги, масштабный объем привлечения государственных и частных инвестиций, направленный на строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры и технологическую модернизацию основных фондов транспортных предприятий. Развитие интермодальных транспортных и логистических систем потребует унификации транспортных стандартов и документов, введения электронного обмена информацией, совершенствования тарифных схем и таможенных технологий.

Оптимизация и пространственное развитие транспортной сети будут связаны с созданием экономически обоснованных резервов пропускной и провозной способности направлений транспортной сети, скоростных и высокоскоростных систем для перевозок пассажиров, пространственным развитием транспортной сети в сложившихся и новых районах хозяйственного освоения, удаленных и малодоступных регионах.

Для обеспечения потребностей транспортного комплекса должна быть проведена масштабная модернизация в отраслях транспортного машиностроения, направленная на создание конкурентоспособных производств по выпуску современных видов продукции.

В связи с этим второй этап включает:

развитие конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного 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 Российской Федерации 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 Единого экономического пространства и с другими государствами;

диверсификацию направлений экспортных поставок российских углеводородов;

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения, а также превращение логистических транспортных центров в управляющие элементы системы товародвижения.

На этом этапе будет обеспечен переход к системному развитию транспортной системы страны на основе формирования единого транспортного пространства Российской Федерации, что включает:

создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе развития путей сообщения всех видов транспорта;

увеличение пропускной способности и достижение лучших мировых показателей по скоростным параметрам транспортной инфраструктуры, а также рост доли высокоскоростных путей сообщения;

создание взаимоувязанной 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;

применение 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 мировом рынке, приблизить показатели мобильности населения к уровню развитых стран, что станет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране, а также позволит снизить дифференциацию по доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества.

Предусматривается обеспечить население качественными транспортными услугами в соответствии с социальными транспортными стандартами. Предполагается обеспечить постепенное повышение уровня этих стандартов по прогрессивной шкале.

Продолжится развитие всех видов транспорта. Особое внимание будет уделено комплексному развитию крупных транспортных узлов и созданию транспортно-логистической инфраструктуры.

Основные направления развития на втором этапе предусматривают:

в области железнодорожного транспорта - строительство глубокого обхода Московского железнодорожного узла, обхода Пермского железнодорожного узла, развитие направлений Чишмы - Бугульма - Инза и Челябинск - Орск - Новоперелюбская - Сенная, создание альтернативного транспортного направления "Белкомур" из Урала в порты Белого и Баренцева морей, строительство сплошных вторых путей на направлении Тында - Комсомольск-на-Амуре, а также существенное расширение полигона скоростного и высокоскоростного движения со строительством выделенных высокоскоростных магистралей;

в области дорожного хозяйства - развитие новых направлений автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, не только обеспечивающих межрегиональные связи, но и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему Российской Федерации, 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 Российской Федерации, автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд от федеральной дорожной сети Российской Федерации к морским портам, и автомобильных дорог, обеспечивающих разгрузку крупных транспортных узлов, а также модернизацией существующих и строительством новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения, комплексную модернизацию и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах Российской Федерации, строительство и реконструкцию автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог;

в области автомобильного транспорта - завершение создания инфраструктуры для обеспечения полного и качественного удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных услугах, доведение конкурентоспособности российских перевозчиков до уровня мировых стандартов, создание системы обеспечения технологической, экологической и энергетической безопасности автотранспортной деятельности с учетом снижения негативных последствий автомобилизации;

в области развития общественного пассажирского транспорта общего пользования - развитие выделенной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования, систем городского внеуличного транспорта, а также развитие интермодальных систем перевозок пассажиров, модернизацию и рост парков подвижного состава;

в области воздушного транспорта - обеспечение эксплуатационной годности и сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта, расширение аэродромной сети, главным образом в результате развития региональной авиатранспортной инфраструктуры, не входящей в состав опорной сети, а также массовое обновление парка воздушных судов на основе авиатехники нового поколения;

в области морского транспорта - увеличение пропускной способности морских портов и повышение эффективности их работы в координации с созданием логистической системы, включающей как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах страны (включая "сухие порты"), а также ростом дедвейта морского транспортного флота, зарегистрированного под российским флагом;

в области внутреннего водного транспорта - развитие инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для

обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, а также развитие 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.

VIII. Ожидаемые результаты от реализации Транспортной стратегии

Реализация целей Транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах. Основные ожидаемые итоги реализации Транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров.

Общесоциальными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны;

повышение подвижности населения по инновационному варианту до 15,5 тыс. пасс. км на 1 человека в год, что в 2,4 раза выше показателя в 2010 году, по базовому варианту - до 13,3 тыс. пасс. км на 1 человека в год;

обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования;

сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году по инновационному варианту до 2 процентов (в 2010 году - до 10 процентов), по базовому варианту - до 5 процентов;

доля пассажиров, перевезенных воздушным транспортом (минуя аэропорты московского авиаузла), возрастет к 2030 году по обоим вариантам до 37 процентов (в 2010 году - 27,9 процента);

обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, в том числе за счет эффективной гибкой государственной тарифной политики;

существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта. Число погибших за год в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 10 тыс. автомобилей сократится по инновационному варианту на 63 процента, по базовому варианту - на 38 процентов. Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях (погибших на 100 тыс. населения) по инновационному варианту снизится с 19,6 в 2011 году до 10,6 в 2018 году и до 7 в 2030 году и достигнет уровня развитых стран, по базовому варианту - до 15,5 в 2018 году и до 10,7 в 2030 году;

значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на автомобильном транспорте сократится по инновационному варианту на 45 процентов, по базовому варианту - на 40 процентов, на железнодорожном транспорте - по инновационному варианту сократится на 55 процентов, по базовому варианту - на 50 процентов. Объем удельных выбросов CO_2 на автомобильном транспорте сократится по инновационному варианту на 22 процента, по базовому варианту - на 20 процентов, на железнодорожном транспорте - по инновационному варианту сократится на 51 процент, по базовому варианту - на 50 процентов;

прирост количества рабочих мест к 2030 году по инновационному варианту составит 270 тыс. единиц, по базовому варианту - 180 тыс. единиц.

Общеэкономическими итогами реализации Транспортной стратегии являются:

обеспечение запланированных темпов роста внутреннего валового продукта за счет предоставления организациям и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг. Вклад в прирост валового внутреннего продукта за 2013 - 2030 годы по инновационному варианту составит свыше 4,5 процента валового внутреннего продукта накопленным итогом за период реализации Транспортной стратегии;

увеличение доходов консолидированного бюджета составит не менее 0,4 процента суммарного валового внутреннего продукта за период реализации Транспортной стратегии в базовом варианте (более 4,5 трлн. рублей) и не менее 0,8 процента суммарного валового внутреннего продукта в инновационном варианте (свыше 9,9 трлн. рублей);

снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции к 2030 году по инновационному варианту - на 30 процентов, по базовому варианту - на 15 процентов;

увеличение коммерческой скорости продвижения товаров автомобильным транспортом в межрегиональном и международном сообщении по инновационному варианту до 1100 км/сутки, по базовому варианту - до 780 км/сутки, а железнодорожным транспортом (контейнерные перевозки) - по инновационному варианту до 800 - 1700 км/сутки, по базовому варианту - до 665 - 1520 км/сутки;

повышение своевременности (срочности, ритмичности) доставки товаров достигнет уровня развитых стран, что позволит снизить складские запасы для гарантированного товарного производства по инновационному варианту до 3 - 6 дней, по базовому варианту - до 8 - 15 дней;

увеличение экспорта транспортных услуг к 2030 году по инновационному варианту в 5,7 раза, по базовому варианту - в 3,9 раза. Транзитные перевозки через территорию Российской Федерации увеличатся по инновационному варианту с 28 млн. тонн до 85 млн. тонн, по базовому варианту - до 68,5 млн. тонн;

обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей и формирование мультипликативных эффектов в экономике страны за счет координации со стратегиями и программами развития смежных отраслей - поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта;

развитие городских агломераций позволит получить дополнительный прирост добавленной стоимости, который превысит 5,4 трлн. рублей в базовом варианте и 10,5 трлн. рублей в инновационном варианте.

Общетранспортными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

значительное повышение производительности транспортных систем - среднесуточные объемы перевозок пассажиров возрастут по инновационному варианту в 1,76 раза, по базовому варианту - в 1,54 раза, среднесуточные объемы перевозок грузов возрастут по инновационному варианту - в 2 раза, по базовому варианту - в 1,72 раза. Доля времени движения товаров в пути (автомобильным транспортом в международном и междугородном сообщении) увеличится по инновационному варианту до 16 - 20 часов в сутки, по базовому варианту - до 14 - 18 часов в сутки;

увеличение производительности труда в транспортном комплексе составит по инновационному варианту в 1,75 раза к 2018 году, в 2,1 раза к

2020 году и в 3,7 раза к 2030 году, по базовому варианту - в 1,5 раза к 2018 году, в 1,65 раза к 2020 году и в 2,2 раза к 2030 году;

повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;

уменьшение уровня энергоемкости транспорта по инновационному варианту на 30 процентов, по базовому варианту - на 15 процентов;

создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соединяющей все административные центры субъектов Российской Федерации по дорожной сети с твердым покрытием, преобразование структуры дорожной сети из радиальной в сетевую;

обеспечение проезда автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонны по автомобильным дорогам федерального значения, входящим в состав международных транспортных коридоров, по инновационному варианту - на всем их протяжении, по базовому варианту - на наиболее загруженных направлениях;

создание сети высокоскоростных и скоростных железнодорожных линий для связи крупнейших агломераций страны (по инновационному варианту);

повышение конкурентоспособности национальных перевозчиков. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет по обоим вариантам с 39 процентов в 2010 году до 50 процентов в 2030 году, а доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом по инновационному варианту возрастет с 4 до 16 процентов, по базовому варианту - до 15,7 процента. Доля судов под российским флагом в суммарном дедвейте морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет по обоим вариантам с 29,7 процента в 2010 году до 39 - 40 процентов в 2030 году;

внедрение инновационных товаротранспортных технологий, соответствующих лучшим мировым достижениям, обеспечение оптимизации технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса. К 2030 году сроки доставки грузов в мультимодальном (смешанном) сообщении сократятся по сравнению с 2006 годом по инновационному варианту на 25 процентов, по базовому варианту - на 15 процентов;

развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование условий для инвестирования в целях обеспечения интенсивного роста инвестиционной привлекательности отрасли.

Транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Транспортная 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 товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы Российской Федерации, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

IX. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации Транспортной стратегии

Реализация Транспортной стратегии обеспечивается стабильной и надежной системой финансирования, учитывающей особенности транспорта как инфраструктурной отрасли.

Финансирование Транспортной стратегии предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;

реконструкция и строительство объектов транспортной инфраструктуры, в том числе с коммерческой точки зрения неэффективных для открытого акционерного общества "Российские железные дороги" магистральных железнодорожных линий, имеющих важное социально-экономическое значение, а также обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы Российской Федерации;

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 реализация инновационных научно-технических проектов, имеющих общегосударственное и общеотраслевое 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 и субъектов Российской Федерации государственных гарантий по привлекаемым отечественными организациями займам в целях 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 развитию лизинга современных транспортных средств, страхования и кредитования перевозчиков;

предоставление льгот при установлении условий аренды государственного имущества, землеотвода и землепользования.

Общий объем капитальных вложений по инновационному варианту в Транспортной стратегии рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость и оценивается в 89,2 - 106,5 трлн. рублей, в том числе с финансированием из федерального бюджета - 30 - 31,4 трлн. рублей, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов - 17,3 - 21,4 трлн. рублей, из внебюджетных источников - 41,9 - 53,8 трлн. рублей.

Общий объем капитальных вложений по базовому (консервативному) варианту в Транспортной стратегии рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость и оценивается в 63,6 - 72,8 трлн. рублей, в том числе с финансированием из федерального бюджета - 19,3 - 21 трлн. рублей, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов - 13,7 - 15,1 трлн. рублей, из внебюджетных источников - 30,6 - 36,7 трлн. рублей.

Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии приведена в приложении № 5.

В соответствии с инновационным вариантом:

доля капитальных вложений на реализацию Транспортной стратегии по отношению к внутреннему валовому продукту Российской Федерации составит за 2013 - 2030 годы в среднем 2,8 - 3,3 процента;

доля суммарных инвестиций в основной капитал в суммарных инвестициях Российской Федерации за 2010 - 2012 годы составит 10,1 процента, за 2013 - 2020 годы - 11 - 12 процентов и за 2021 - 2030 годы - 11 - 15 процентов;

доля капитальных вложений из федерального бюджета на реализацию Транспортной стратегии по отношению к суммарному внутреннему валовому продукту Российской Федерации составит в среднем 0,9 - 1 процент, а из бюджетов всех уровней - 1,5 - 1,7 процента.

Государственные капитальные вложения за счет средств федерального бюджета предусматривается выделять в первую очередь на реализацию следующих мероприятий:

строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, предоставление субсидий на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения;

строительство и реконструкция высокоскоростных и скоростных железнодорожных линий, строительство железных дорог для связи регионов с единой железнодорожной сетью;

реконструкция и строительство федеральных объектов инфраструктуры гражданской авиации;

реконструкция и строительство федеральных объектов в морских и речных портах, строительство морских и речных судов обеспечивающего флота;

реконструкция внутренних водных путей и гидросооружений на них.

Средства региональных бюджетов предусматривается направлять в первую очередь 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, а также развитие систем пассажирского транспорта общего пользования (метрополитен, трамвай, троллейбус).

Оценка объемов финансирования мероприятий стратегии из бюджетов субъектов Российской Федерации дана в соответствии с государственной программой Российской Федерации "Развитие транспортной системы" и Бюджетным кодексом Российской Федерации в части бюджетных полномочий с учетом балансовой принадлежности объектов.

Внебюджетные средства намечается использовать преимущественно для финансирования коммерческих проектов по развитию инфраструктуры транспортных узлов, формированию транспортных систем в создаваемых в регионах территориально-производственных кластерах, а также по организации в крупнейших транспортных узлах транспортно-логистических центров, созданию платных и скоростных автомагистралей и автомобильных дорог.

Описание крупных инвестиционных проектов, предусмотренных Транспортной стратегией, приведено в приложении № 6.

Целесообразно предусмотреть меры по государственной поддержке отечественных производителей материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации, стимулирующие переход к инновационной модели развития и привлечение частных инвестиций как в транспортную отрасль, так и сегменты промышленности, занятые изготовлением современных материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации. Такими мерами могут быть таможенно-тарифное регулирование, направленное на снижение ввозных пошлин на оборудование, а также субсидирование процентной ставки по кредитам для предприятий, осуществляющих производство современного оборудования и приобретение такого оборудования для использования в транспортном комплексе.

Затраты на научное обеспечение реализации Транспортной стратегии составят за 2010 - 2030 годы 0,67 трлн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе в 2010 - 2012 годах - 0,02 трлн. рублей,

в 2013 - 2020 годах - 0,14 трлн. рублей, в 2021 - 2030 годах - 0,51 трлн. рублей.

Конкретный состав и объемы работ научного обеспечения реализации Транспортной стратегии предусматривается детально определить при разработке федеральных целевых программ, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, на соответствующие периоды.

X. Механизмы реализации Транспортной стратегии

К основным механизмам реализации Транспортной стратегии относятся:

повышение эффективности управления реализацией Транспортной стратегии;

развитие механизмов привлечения инвестиций.

Повышение эффективности управления реализацией Транспортной стратегии включает:

создание системы мониторинга и управления реализацией государственных, федеральных и ведомственных программ в сфере транспорта и Транспортной стратегии;

внесение дополнений в систему статистического учета, необходимых для ведения транспортно-экономического баланса;

развитие организационных механизмов реализации стратегии - подготовка отраслевых и региональных программ, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, региональных постановлений, регламентов.

Основными прямыми механизмами реализации Транспортной стратегии являются государственные, федеральные, ведомственные и региональные программы. Такие программы необходимо разрабатывать в соответствии со стратегическими приоритетами, целями, направлениями транспортной политики и задачами Транспортной стратегии.

На первом этапе Транспортной стратегии (до 2020 года) должна быть реализована государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы".

Важным инструментом управления реализацией Транспортной стратегии является согласование региональных и муниципальных стратегий и программ развития транспорта, а также транспортных разделов

региональных программ социально-экономического развития с Транспортной стратегией.

Эти стратегии и программы предусматривает обновить в соответствии с Транспортной стратегией в новой редакции. Результатом должен стать согласованный стратегический план развития транспортной системы, предусматривающий реализацию мероприятий различных программ в рамках Транспортной стратегии с учетом разделения интересов и ответственности между органами государственной власти различных уровней, государственными и частными инвесторами, а также транспортными организациями. Важное значение при этом имеет увязка реализации мероприятий со схемами территориального планирования регионов, областей и городов.

К числу важнейших комплексных задач Транспортной стратегии, требующих консолидации усилий федерации, регионов и муниципалитетов, относится повышение мобильности населения за счет развития пригородного, скоростного и высокоскоростного движения, развития региональных авиаперевозок, создания эффективных интегрированных систем транспорта общего пользования. Интеграция проектов и программ в этой области обеспечит расширение радиуса агломерационной доступности городов и сокращение времени их взаимной транспортной доступности. Это увеличит территориальную связность страны, повысит доступность трудовых ресурсов к местам приложения труда, расширит и ускорит деловые связи в экономике, обеспечит совершенствование структуры расселения.

Гармоничное развитие путей сообщения и транспортной инфраструктуры федерального, регионального и местного уровней требует распространения механизмов долгосрочного программно-целевого планирования на региональный и местный уровни управления. Система мониторинга целевых индикаторов развития транспортного комплекса и показателей его транспортно-эксплуатационного состояния должна быть внедрена на всех уровнях управления. Необходимо создать вертикально-интегрированную систему планирования, учета, контроля и управления системой проектов и программ, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, предоставляющую возможность верхнему уровню управления контролировать интегральные показатели реализации программ с детализацией конкретных объектов.

Система мониторинга и управления реализацией программ и Транспортной стратегии должна предусматривать формирование значений

целевых индикаторов по каждому контрольному периоду программ и Транспортной стратегии, а также показателей реализации задач и мероприятий не реже одного раза в год, а по наиболее важным проектам - в реальном времени.

На этой основе система мониторинга и управления должна отслеживать динамику достижения целей Транспортной стратегии, формировать аналитические оценки эффективности ее реализации и выявлять проблемные участки.

При формировании аналитических оценок предусматривается анализ влияния изменений ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии назначения целевых индикаторов, а также на макроэкономические показатели по этапам реализации Транспортной стратегии или трехлетним периодам бюджетного балансирования. В целях обобщения результатов мониторинга предусматривается подготовка обзоров (докладов) о реализации мероприятий Транспортной стратегии по видам транспорта и транспортной деятельности с интервалом в среднем раз в три года. По результатам мониторинга в системе управления реализацией Транспортной стратегии должны формировать оценки необходимых инвестиций в транспортный комплекс для следующего этапа бюджетного планирования.

Создание системы мониторинга и управления реализацией программ различного уровня и Транспортной стратегии должно осуществляться в рамках создания единой системы государственного статистического учета и стратегического планирования в сфере транспорта, основой которой должны стать транспортно-экономический баланс и транспортное моделирование.

Система статистического учета должна включать в себя наблюдение за параметрами, важными для оценки достижения целевых индикаторов Транспортной стратегии, а также за параметрами, необходимыми для построения транспортно-экономического баланса, прогнозирования изменения грузовой базы и транспортных потоков. Создание такой системы позволит организовать эффективную обратную связь в системе управления и построить комплексную систему транспортного планирования. На основе транспортно-экономического баланса и прогноза социально-экономического развития регионов будет осуществляться прогнозирование потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта и планирование сбалансированного развития всех элементов транспортной инфраструктуры.

Развитие системы управления, контроля и надзора на транспорте предполагает помимо реализации функций соответствующей службы решение новых задач Транспортной стратегии. К их числу относятся задачи контроля за качеством транспортных услуг, качеством выполнения мероприятий Транспортной стратегии, эффективностью функционирования транспортной системы Российской Федерации и освоения бюджетных ассигнований, работой систем платных услуг, соблюдением требований экологической безопасности транспортной системы Российской Федерации, предупреждением и пресечением противоправных действий.

Важное значение имеет механизм усиления государственного контроля и надзора в сфере перевозок (с учетом разграничения полномочий различных контрольных и надзорных органов по обеспечению соблюдения всеми субъектами рынка услуг требований нормативных правовых актов).

Система мониторинга и управления реализацией Транспортной стратегии наряду со статистической информацией должна использовать результаты обследований в отдельных сферах функционирования транспортного комплекса, в том числе для расчета значений целевых индикаторов. Прежде всего, это относится к целевым индикаторам, описывающим основные потребительские характеристики качества транспортных услуг. Методы выборочного обследования и аудита должны применяться для оценки значений таких индикаторов, как коммерческая скорость товародвижения на видах транспорта, доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, время транспортной доступности (время поездок маятниковой миграции населения) в городских агломерациях, уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти в целях обеспечения транспортной безопасности.

В крупных городских агломерациях должны быть созданы центры территориально-транспортного планирования, одной из основных задач которых должна стать задача создания системы регулярных транспортных обследований для сбора надежных и представительных данных по ключевым показателям, необходимым для стратегического транспортного планирования, по следующим направлениям:

транспортная подвижность населения с распределением на поездки общественным транспортом и поездки на легковых автомобилях;

средние затраты времени на городскую поездку (по типам поездок, периодам суток, дням недели, сезонам года), среднесетевые скорости

автомобильных поездок (по периодам суток, дням недели, сезонам года), направления поездок;

уровень автомобилизации домохозяйств в разрезе характерных социальных групп и территориальных фрагментов городской агломерации;

суммарный пробег автомобилей на улично-дорожной сети города как главный макропоказатель загрузки сети;

объемы грузопотоков, их распределение и динамика, коммерческая скорость;

инвентарные показатели (протяженность путей сообщения, характеристики их топологической связности);

нагрузочные показатели (загрузка систем транспорта общего пользования, объемы пассажиропотоков и грузопотоков, скорости);

потребительские показатели (тарифная обоснованность, удовлетворенность населения, ритмичность, предсказуемость и надежность транспортных связей, степень соответствия транспортным стандартам).

Важнейшим интегральным макропоказателем в практике транспортного планирования должен стать баланс между функциональной нагрузкой (плотность, этажность и назначение застройки, плотность и уровень автомобилизации населения) и транспортным ресурсом территории (доля территории, занимаемая улично-дорожной сетью и сетями наземного общественного транспорта, пропускная способность улично-дорожной сети, провозные возможности систем транспорта общего пользования). Необходим мониторинг прироста функциональной нагрузки, связанной с новым строительством и реконструкцией объектов различного назначения, и увеличения транспортного ресурса территории по месту строительства.

Важным механизмом реализации транспортной политики является стратификация транспортной сети. Применительно к улично-дорожной сети это означает ее разделение на городские улицы различных типов и автономные внеуличные контуры транспортной сети городов, включающие скоростные автомобильные магистрали с контролируемым доступом. На железнодорожном транспорте - это разделение грузового и пассажирского движения, отделение инфраструктуры высокоскоростного движения.

Совершенствование системы управления в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте должно осуществляться по следующим направлениям:

совершенствование нормативно-правового обеспечения и системы управления снижением негативного воздействия на окружающую среду, экологической безопасности и энергоэффективности транспортного комплекса;

создание в составе федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта и дорожного хозяйства структурных подразделений, координирующих деятельность в области снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду, экологической безопасности и энергоэффективности транспортных средств;

разработка и реализация (в рамках соответствующих полномочий) планов совместной деятельности федеральных органов исполнительной власти в целях снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и обеспечения экологической безопасности и энергоэффективности транспортных средств;

внедрение инновационных ресурсосберегающих, экологически безопасных и эффективных технологий, минимизирующих негативное воздействие транспортного комплекса на окружающую среду с активным участием государства, бизнес-сообщества, организаций науки и образования, общественных объединений и некоммерческих организаций;

увеличение объема строительства объектов транспортной инфраструктуры, сертифицированных в системах добровольной экологической сертификации с учетом международного опыта применения "зеленых" стандартов;

разработка и внедрение методологии и методов определения и оценки экологических рисков в целях повышения обоснованности принятия управленческих решений;

установление ответственности производителей за экологически безопасную утилизацию произведенной ими продукции, не соответствующей актуальным нормативным требованиям, а также ответственность собственников транспортных средств за утилизацию транспортных средств и их компонентов.

Система мониторинга и управления реализацией программ и Транспортной стратегии должна также предусматривать:

оптимизацию распределения ресурсов по видам выполняемых работ;

совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей размещение заказов на поставки товаров, выполнение

работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд и проведение гибкой ценовой политики;

привлечение высококвалифицированных кадров в области транспорта, транспортной инфраструктуры, финансов, управления и мотивации персонала;

повышение эффективности и оперативности принятия управленческих решений.

Необходимо совершенствовать систему хозяйственного управления объектами и имуществом, остающимися в собственности государства, и решить вопросы, касающиеся 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.

Обеспечение соответствия состава государственного имущества функциям государства, обеспечение открытости информации об эффективности управления имуществом, улучшение управления государственными долями в акционерных обществах, повышение эффективности деятельности государственного сектора экономики, а также созданных государственных корпораций и крупных государственных холдингов в транспортном комплексе позволит сформировать эффективную систему управления государственной собственностью в сфере транспорта.

В отношении организаций, сохранение в федеральной собственности которых не отвечает обусловленным полномочиями государства и его стратегическими интересами целям и задачам участия Российской Федерации в управлении федеральной собственностью в сфере транспортного комплекса, будут осуществляться соответствующие мероприятия по передаче на иной уровень публично-правовых образований (в случае необходимости имущества для выполнения публичных полномочий), а также по ликвидации и приватизации.

В рамках дальнейшей работы по отмене утративших актуальность ограничений на приватизацию определенных видов федерального имущества и дальнейшей оптимизации в соответствии с решениями Президента Российской Федерации количества стратегических предприятий и акционерных обществ необходимо определиться с наиболее

приемлемым и экономически обоснованным способом управления такими организациями, включая их приватизацию с применением прозрачных и эффективных приватизационных процедур и преобразование в иные организационно-правовые формы.

Управление отчуждением объекта федерального имущества направлено на достижение оптимального состава и структуры федерального имущества путем сокращения доли государства в экономике, проведения структурных преобразований, стимулирования развития конкуренции, а также на сокращение федеральных государственных унитарных предприятий, основанных на праве хозяйственного ведения.

Также необходимо продолжить работу по созданию федеральных казенных предприятий на базе региональных аэропортов - по результатам детального анализа целесообразности организации аэропортовой деятельности на базе предприятий такой организационно-правовой формы и с учетом выделенных бюджетных ассигнований. Кроме того, в целях повышения эффективности государственной поддержки региональных аэропортов представляется необходимым разработать альтернативные механизмы субсидирования региональных аэропортов из федерального бюджета.

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 Транспортной стратегии. Необходимо выработать согласованную последовательность развития всех задействованных в реализации Транспортной стратегии отраслей промышленности.

Предстоит разработать программу развития российского производства материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации, предусматривающую меры по государственной поддержке их производителей посредством льготного лизинга необходимого оборудования и позволяющую обеспечить создание производства новых материалов с привлечением государственных и частных инвестиций.

Инновационный характер Транспортной стратегии определяет необходимость включения в состав системы управления ее реализацией специальных механизмов и средств управления инновационным развитием. Указанные механизмы обеспечат создание технических, финансовых, нормативно-правовых и организационных

условий для инновационного обновления отрасли по всем направлениям деятельности. Одним из таких механизмов является создание сети инновационно-внедренческих центров, которые решали бы задачи, связанные со сбором и систематизацией информации по инновациям на транспорте, их экспертной оценкой, сертификацией и внедрением лучших инновационных решений в области развития транспортной системы Российской Федерации.

Следующим шагом повышения эффективности управления является создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией Транспортной 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 и коридорам с их характеристиками.

Информационно-аналитическое обеспечение функций управления должна обеспечить единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом. В условиях возрастающей сложности стоящих перед отраслью задач повышение эффективности управления требует использования современных информационных и телекоммуникационных технологий, а повышение управляемости и контролируемости развития транспорта - принципиального улучшения информационного обеспечения и поднятия уровня автоматизации задач управления, прежде всего, на уровень органов управления транспортным комплексом. Единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом, эксплуатируемая уполномоченной организацией, должна обеспечить повышение полноты и качества анализа эффективности развития транспортной инфраструктуры, контроля за развитием рынка транспортных услуг и их качеством, за развитием экспорта транспортных услуг и реализацией транзитного потенциала, а также повышение эффективности управления программами и проектами, снижение издержек взаимодействия органов управления транспортным комплексом с организациями, деятельность которых связана с транспортом.

Развитие механизмов привлечения инвестиций включает следующие основные направления:

создание специализированного органа по обеспечению государственно-частного партнерства в области транспорта, обеспечивающего инициирование проектов, их разработку и

сопровождение, проведение конкурсов, а также мониторинг результатов реализации;

совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на унификацию базовых понятий государственно-частного партнерства, увеличение прозрачности условий реализации таких проектов и повышение инвестиционной привлекательности отрасли;

развитие экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства в отрасли, расширение перечня доступных источников финансирования проектов;

формирование системы эффективного долгосрочного финансирования транспорта;

разработка и внедрение механизмов платности за пользование инфраструктурой, введение инвестиционной составляющей в транспортный тариф.

Должен быть определен (создан) единый специализированный координирующий центр по обеспечению реализации проектов государственно-частного партнерства, к предмету ведения которого должны быть отнесены вопросы развития рынка государственно-частного партнерства и реализации конкретных проектов, от разработки нормативно-правовой базы до инициирования и принятия решения о реализации проектов на основании механизма государственно-частного партнерства.

Необходимо закрепить на законодательном уровне унифицированные базовые понятия государственно-частного партнерства, которые бы определяли правила взаимодействия государства и бизнеса.

Целесообразно определить финансовый институт, облегчающий доступ к долгосрочному финансированию инфраструктурных проектов, например, через механизмы листинга, присвоения инвестиционного или кредитного рейтинга.

Финансово-инвестиционные механизмы должны предусматривать:

выделение средств на развитие транспортной инфраструктуры при формировании федерального закона о федеральном бюджете на соответствующий период;

государственная поддержка неокупаемых социально значимых проектов, в первую очередь в Сибири и на Дальнем Востоке, в других труднодоступных регионах страны;

развитие механизмов привлечения средств Внешэкономбанка, пенсионных сбережений и других источников для финансирования проектов по обновлению и развитию транспортной инфраструктуры;

государственные гарантии при выпуске инфраструктурных облигаций и привлечения заемных средств.

Для привлечения частного сектора в развитие транспортной инфраструктуры необходимо создать адекватный и прозрачный план развития транспортной отрасли с четким определением наиболее приоритетных проектов.

Для обеспечения устойчивого опережающего развития транспортной системы и ее нормативного содержания в условиях возможных колебаний объемов бюджетного ресурсного обеспечения Транспортной стратегии предусматривается расширение применения практики государственно-частного партнерства с приоритетным отбором проектов, привлекающим наибольшие объемы частных инвестиций. При этом механизм отбора должен обеспечить сохранение общих объемов инвестиций на уровне, необходимом для достижения целей и индикаторов Транспортной стратегии, за счет увеличения доли частных инвестиций в развитие транспортного комплекса.

Развитие экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства в отрасли предусматривается по следующим направлениям:

развитие практики использования контрактов жизненного цикла при реализации проектов;

развитие практики использования концессионных соглашений в сфере транспорта;

развитие практики использования инвестиционных соглашений, предусматривающих последующий выкуп государством, совместное инвестирование, соинвестирование через совместную компанию.

В рамках системы государственного стратегического планирования предусматривается создание системы долгосрочных контрактов на проектирование, строительство и последующее содержание объектов транспортной инфраструктуры, ориентированных на достижение индикаторных показателей транспортно-эксплуатационного состояния объектов транспортной инфраструктуры, а также системы долгосрочного планирования дорожной деятельности. Для этого должно быть завершено создание правовых, организационных, управленческих и финансовых механизмов, необходимых для обеспечения заключения таких контрактов.

Для реализации инновационного сценария развития транспортной отрасли необходимо осуществить меры, направленные на совершенствование системы финансирования, с учетом международной практики в следующих направлениях:

гармонизация действующих и вновь вводимых нормативно-правовых документов с международными стандартами, со странами - партнерами по Единому экономическому пространству и Содружеству Независимых Государств;

расширение общественного контроля за расходованием бюджетных средств с исключением раздробленности ответственности в области планирования инвестиционной деятельности;

повышение эффективности использования бюджетных ассигнований в сфере транспорта;

разработка и реализация мер, направленных на повышение оперативности использования доходов от акцизов на автомобильное топливо;

упрощение порядка использования привлеченных целевых внебюджетных источников, в том числе пожертвований и субсидий из бюджетов другого уровня, в целях ускорения реализации задач, на которые эти средства выделены;

разработка методологии и нормативной правовой базы, обеспечивающих увязку расходов инвестиционного характера и расходов на текущее содержание объектов транспортной инфраструктуры, создаваемых за счет соответствующих инвестиций;

расширение механизмов привлечения внебюджетных средств для развития путей сообщения и инфраструктурных объектов, а также повышения качества обслуживания пользователей.

Для повышения эффективности развития транспортной системы необходимо развивать стимулирование финансовых организаций для снижения процентных ставок при приобретении автотранспортных средств за счет кредита и лизинга, развивать целевое финансирование за счет бюджетов различных уровней и долевого участия государства, обеспечивать создание целевых фондов (за счет платежей пользователей транспортной инфраструктуры, развития систем страхования).

В сфере автомобильных дорог необходимо существенно расширить применение и повысить эффективность использования концессионных механизмов для заключения долгосрочных контрактов жизненного цикла для финансирования ремонта и содержания дорог, привлечения средств

застройщиков и других заинтересованных лиц для развития бесплатных автомобильных дорог, обеспечить привлечение новых источников внебюджетных средств, в том числе пенсионных фондов, через механизм размещения государственных ценных бумаг.

Принципиальное значение как для сегмента автомобильных дорог, так и для транспортных сетей городских агломераций имеет поэтапное повышение платежных обязательств пользователей и приведение их в соответствие совокупным затратам на все виды дорожных работ за вычетом ассигнований на политически мотивированные инфраструктурные дорожно-мостовые объекты общегосударственного значения.

Предусматривается рассмотрение возможности перехода от взимания транспортного налога к платежам за пробег автомобилей по автодорогам, измеряемым при помощи глобальной навигационной системы ГЛОНАСС или других систем позиционирования. При этом необходимо рассмотреть возможность дифференциации тарифов по локализации пробега и характеристикам автомобиля (назначение, мощность, осевая нагрузка, габариты, экологический ущерб, применение альтернативных топлив), а также по категориям владельцев транспортных средств.

По мере перехода рынка транспортных услуг из естественно-монопольного состояния в конкурентное состояние должно осуществляться поэтапное сокращение сферы рынка перевозок, в отношении которых применяется прямое государственное ценовое (тарифное) регулирование с переходом к иным методам государственного ценового (тарифного) регулирования, вплоть до полного дерегулирования цен, тарифов, сборов.

Совершенствование системы государственного регулирования субъектов естественных монополий и организаций, осуществляющих регулируемые виды деятельности, должно реализовываться с применением комплексного стимулирующего долгосрочного регулирования, которое станет неотъемлемой частью регулирования субъектов естественных монополий и организаций, осуществляющих регулируемые виды деятельности.

Совершенствование тарифного регулирования должно сопровождаться установленной соразмерной компенсацией расходов естественных монополий в условиях их оптимизации.

На железнодорожном транспорте необходимо долгосрочное установление тарифов на услуги инфраструктуры с использованием механизма регуляторного (сетевого) контракта. Целесообразно установление тарифов на услуги железнодорожного транспорта на долгосрочный период не менее 5 лет с учетом показателей эффективности, надежности, доступности и качества предоставляемых транспортных услуг.

В этих условиях особо важное значение приобретает разработка перспективной модели долгосрочного взаимодействия государства и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с определением форм и условий такого взаимодействия, которая предусматривает переход на тарифообразование с использованием метода регулируемой базы инвестированного капитала и разработку сетевого контракта с определением форм и условий такого взаимодействия, включая технические, технологические и другие обязательные требования к субъектам естественных монополий на железнодорожном транспорте через показатели качества и надежности.

В сфере регулируемых пассажирских перевозок предполагается также реализация модели регуляторного контракта, которая позволит оптимизировать взаимодействие с бюджетом. Указанный механизм будет рассматриваться как составная часть системы государственного регулирования естественно-монопольной сферы деятельности железнодорожного транспорта и предусматривать закрепление взаимных обязательств открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и государства по обеспечению целевого состояния инфраструктурного комплекса.

План мероприятий по реализации Транспортной стратегии на среднесрочный период (2014 - 2018 годы) приведен в приложении № 7.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Транспортной стратегии
Российской Федерации на
период до 2030 года
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

О Б Ъ Е М

перевозок грузов и пассажиров в 2000 - 2012 годах

Показатели	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Объем перевозок грузов - всего, млн. тонн	10218	10502,1	10721,6	10963,4	11299	11605,7	11821	12164,1	11946,4	9605	9960,9	10544,1	10682
в том числе по видам транспорта:													
железнодорожный общего пользования	1046,8	1057,5	1083,7	1160,9	1221,2	1273,3	1311,1	1345	1304	1109	1312	1382	1271,9
железнодорожный промышленный	3140,4	3155,7	3133,3	3172,4	3345	3486,6	3591,7	3775,6	3562,6	3121,3	3272,2	3338,1	3418,2
автомобильный	5878	6125	6348	6468	6568	6685	6753	6861,4	6893	5240	5236,4	5663,1	5829,3

Показатели	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
в том числе транспорт общего пользования	550	561	503	490	493	612	713	642,8	654	499	498,3	533,4	542,6
воздушный	0,55	0,61	0,63	0,62	0,65	0,63	0,64	0,73	0,78	0,71	0,93	0,98	0,997
внутренний водный	116,8	129,5	118,7	125,8	135	134,2	139,2	153,4	151	97	102,4	126	131,6
морской*	35,4	33,8	37,3	35,7	29,1	26	25,4	28	35	37	37	33,9	30
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн. человек	44728	42407,9	40310	37074	34642,4	30120,1	26640	25305	24949,2	22842,6	22035,9	21886,5	21373,8
в том числе по видам транспорта:													
железнодорожный	1419	1306	1271	1304	1335	1339	1339	1282	1296	1137	947	993,0	1058,5
автобусный	22892	20883	19620	17898	16552	16374	14734	14795	14718	13704	13434	13305	12801,4
воздушный	21,8	25,1	26,5	29,4	33,8	35,1	38	45,1	49,8	45,1	59	66	74

Показатели	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
внутренний водный	27,7	30	28,8	24,4	25,5	20,7	19,6	21,5	20	17	16	14,2	13,5
морской*	1,1	0,8	0,7	1,2	1,1	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,3	1,3
городской наземный электрический	16180	15958	15163	13612	12484	8776	7042	5632	5270	4631	4284,7	4155,7	3979,5
метрополитен	4186	4205	4200	4205	4211	3574	3466	3528	3594	3307	3293,7	3351,3	3445,6

* Перевозки судами, зарегистрированными под Государственным флагом Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

Прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2030 года

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и грузооборота по базовому (консервативному) варианту развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года									
Перевозки грузов - всего, млн. тонн	12164,1	9960,9	10544,1	10682	11973,3	13083,6	13880,6	15199,7	17148,2
в том числе транспорт общего пользования	2169,9	1950,6	2076,3	1977,1	2124,7	2270,1	2384,6	2526,5	2746,6
в том числе по видам транспорта:									
автомобильный	6861,4	5236,4	5663,1	5829,3	6663,3	7306,5	7769,4	8446,1	9568,7

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
из них транспорт общего пользования	642,8	498,3	533,4	542,6	571,8	598,5	628,8	675	741,8
железнодорожный общего пользования	1345	1312	1382	1271,9	1380	1484,4	1558,3	1632,6	1750,6
железнодорожный промышленный	3775,6	3272,2	3338,1	3418,2	3757,1	4105,4	4355,5	4902,1	5574,7
морской	28	37	33,9	30	28,1	30,1	31,6	34,6	40,2
внутренний водный	153,4	102,4	126	131,6	143,7	155,9	164,5	182,8	212,2
воздушный	0,73	0,93	0,98	0,997	1,14	1,26	1,34	1,52	1,83
Грузооборот - всего, млрд. т-км	2482,8	2477,7	2589,4	2702,3	2880,4	3120,7	3293,2	3493,5	3822,2
в том числе транспорт общего пользования	2307,2	2241,5	2352,9	2442,7	2600,6	2803,7	2952	3119,1	3384,8
в том числе по видам транспорта:									
автомобильный	205,9	199,3	222,8	247,1	264,9	301,6	328,8	360,7	411,5

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
из них транспорт общего пользования	62,5	71,2	84,2	89,7	97,1	108,4	120	136,5	161,4
железнодорожный общего пользования	2090,3	2011,3	2127,2	2222	2357,2	2545,9	2680	2811	3020,6
железнодорожный промышленный	32,2	108,1	97,9	102,2	112	123,8	132,4	150,2	187,2
морской	65	100,3	77,5	62,5	72	68,1	65,6	74,4	88,2
внутренний водный	86	54	59	63,4	68,6	74,9	79,4	89,2	104,9
воздушный	3,4	4,72	4,95	5,06	5,8	6,5	7	8,1	9,8

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по базовому (консервативному) варианту развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года

Перевозки пассажиров - всего, млн. человек	38812,3	38897,7	39640,1	40444,2	43548,2	46553,4	48675	52676,2	59856,5
в том числе транспорт общего пользования	25305	22035,9	21886,5	21373,8	22755,5	23827,4	24571,8	25956,9	28200,1
в том числе по видам транспорта:									

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
железнодорожный	1282	947	993	1058,5	1098,2	1131,5	1154,2	1201,1	1290,9
автомобильный	28302,3	30295,8	31058,6	31871,8	34416,9	36954,83	38749,9	42191,5	48454,6
из них транспорт общего пользования	14795	13434	13305	12801,4	13624,18	14228,83	14646,8	15472,2	16798,3
внутренний водный	21,5	16	14,2	13,5	13,8	14,3	14,6	15,3	16,3
морской	1,4	1,5	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
воздушный	45,1	59	66	74	86,5	97,3	105,3	123,1	152,8
городской наземный электрический	5632	4284,7	4155,7	3979,5	4219,4	4379,9	4490,4	4719,8	5086
метрополитен	3528	3293,7	3351,3	3445,6	3713,4	3975,5	4160,5	4425,4	4855,9
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	858,7	937,8	989	1055,5	1156,9	1304,5	1414,6	1595,7	1908,8
в том числе транспорт общего пользования	497,1	483,6	502,4	531,7	566,9	627,3	673,1	740,4	852,4
в том числе по видам транспорта:									

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
железнодорожный	174,1	138,9	139,8	144,6	146,9	152,4	156,2	164,8	176,6
автомобильный	511,5	594,8	625,2	656,6	734,1	828	897,2	1020,2	1236,2
в том числе транспорт общего пользования	149,9	140,6	138,6	132,8	144	150,9	155,6	164,9	179,8
внутренний водный	0,96	0,77	0,68	0,63	0,7	0,71	0,72	0,75	0,79
морской	0,07	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
воздушный	111	147,1	166,8	195,7	213,8	257,5	291,6	336,3	413,8
городской наземный электрический	18,5	13,8	13,3	12,9	13,6	14,1	14,5	15,3	16,8
метрополитен	42,6	42,4	43,2	45,1	47,9	51,7	54,5	58,4	64,7

Прогноз перевозок грузов и грузооборота по инновационному варианту развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года

Перевозки грузов - всего, млн. тонн	12164,1	9960,9	10544,1	10682	12629,1	14231,1	15338,5	17080,5	19920,5
в том числе транспорт общего пользования	2169,9	1950,6	2076,3	1977,1	2224,8	2457,6	2634,8	2873,2	3235

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
в том числе по видам транспорта:									
автомобильный	6861,4	5236,4	5663,1	5829,3	7139,7	8141,1	8822,3	10247,6	12594,1
из них транспорт общего пользования	642,8	498,3	533,4	542,6	598,3	638	684,3	778,5	917,7
железнодорожный общего пользования	1345	1312	1382	1271,9	1447	1621,4	1737,7	1846,6	2010
железнодорожный промышленный	3775,6	3272,2	3338,1	3418,2	3862,9	4270,4	4565,7	4738,2	5009,1
морской	28	37	33,9	30	32,8	35,8	38,7	46,9	62,9
внутренний водный	153,4	102,4	126	131,6	145,5	161,1	172,6	199,5	242,2
воздушный	0,73	0,93	0,98	0,997	1,16	1,34	1,46	1,74	2,24
Грузооборот - всего, млрд. т-км	2482,8	2477,7	2589,4	2702,3	3055,6	3394,5	3641,2	3876,9	4267,3
в том числе транспорт общего пользования	2307,2	2241,5	2352,9	2442,7	2758,3	3055,5	3277,8	3462,2	3762,9

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
в том числе по видам транспорта:									
автомобильный	205,9	199,3	222,8	247,1	292,2	329,6	355,4	411,1	509,6
из них транспорт общего пользования	62,5	71,2	84,2	89,7	108,4	118	129,8	157,3	204,1
железнодорожный общего пользования	2090,3	2011,3	2127,2	2222	2507	2779,8	2978	3102,9	3300
железнодорожный промышленный	32,2	108,1	97,9	102,2	113,5	127,4	137,8	160,9	198,9
морской	65	100,3	77,5	62,5	67,8	74,1	80,1	97,3	130,4
внутренний водный	86	54	59	63,4	69,1	76,7	82,4	95,7	116,9
воздушный	3,4	4,72	4,95	5,06	5,96	6,87	7,52	8,95	11,52

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по инновационному варианту развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года

Перевозки пассажиров - всего, млн. человек	38812,3	38897,7	39640,1	40444,2	44311,3	48658,4	51503,9	57662	68367,5

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
в том числе транспорт общего пользования	25305	22035,9	21886,5	21373,8	22911,4	24528,9	25526,3	27569,8	30935,9
в том числе по видам транспорта:									
железнодорожный	1282	947	993	1058,5	1143,1	1247,0	1280,3	1357,8	1471,2
автомобильный	28302,3	30295,8	31058,6	31871,8	35114,7	38792,1	41283,5	46690,8	56181,9
из них транспорт общего пользования	14795	13434	13305	12801,4	13714,8	14662,6	15305,9	16598,6	18751,7
внутренний водный	21,5	16	14,2	13,5	13,8	14,9	15,1	15,7	16,6
морской	1,4	1,5	1,3	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
воздушный	45,1	59	66	74	88,9	102,8	112,9	134,9	174,6
городской наземный электрический	5632	4284,7	4155,7	3979,5	4219,4	4379,9	4490,4	4719,8	5086
метрополитен	3528	3293,7	3351,3	3445,6	3731,4	4121,7	4321,7	4743	5435,8
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	858,7	937,8	989	1055,5	1223,6	1387,6	1501	1753,3	2209,7

	2007 год	2010 год	2011 год	2012 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
в том числе транспорт общего пользования	497,1	483,6	502,4	531,7	597,9	663,8	708,3	803,7	968,4
в том числе по видам транспорта:									
железнодорожный	174,1	138,9	139,8	144,6	154	165,6	172,5	186,3	206,3
автомобильный	511,5	594,8	625,2	656,6	770,6	879,2	955,2	1126,6	1442,4
из них транспорт общего пользования	149,9	140,6	138,6	132,8	144,9	155,4	162,5	177	201,1
внутренний водный	0,96	0,77	0,68	0,63	0,67	0,72	0,73	0,76	0,8
морской	0,07	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
воздушный	111	147,1	166,8	195,7	236,6	274,7	302,1	362,6	472,2
городской наземный электрический	18,5	13,8	13,3	12,9	13,6	14,1	14,5	15,3	16,8
метрополитен	42,6	42,4	43,2	45,1	48,1	53,3	56	61,7	71,2

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

Значения индикаторов реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Инновационный вариант								
Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"								
Индикаторы первого уровня								
1. Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность:								
доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования	процентов	6,4	7,2	5	4	3	2	-

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
в том числе на основных направлениях железнодорожной сети	процентов	12,7	16,4	9,4	7,9	7	4,2	-
доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения	-"-	29,7	30,6	33	30	27	20,6	13,3
доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения	-"-		3,8	2,9	2,8	2,8	2,9	2,5
доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	-"-	45,8	45,6	43,1	18,9	0,7	-	-
в том числе на Единой глубоководной системе	-"-	75	75	75	62	10,8	-	-

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
европейской части России								
доля протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перегрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях	процентов	35	35	40	45	50	45	40
2. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	км	-	-	453,2	931,2	2574	2574	4376
3. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года):								
федерального значения:	тыс. км	0,4	0,3	3,6	6,7	9,6	26,2	62
ввод новых участков	-"-	0,1	0,1	1,8	2,7	3,4	7,6	23,6
ввод реконструируемых участков	-"-	0,3	0,2	1,8	4	6,2	18,6	38,4
регионального (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета):	-"-	0,9	1	6,5	11,6	24,4	97,8	163,8
ввод новых участков	-"-	0,2	0,2	1,3	2,3	8,3	28,3	58,3
ввод реконструируемых участков	-"-	0,7	0,8	5,2	9,3	16,1	69,5	105,5

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
4. Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года):								
скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	км	1250	1250	1250	1787	3044	4716	6942
высокоскоростных железнодорожных линий	-"-	-	-	-	1462	1462	2933	4253
автомагистралей первой категории	км	-	129	2263	3678	5064	11672	32246
линий транспорта общего пользования (метро, скоростной трамвай, скоростной автобус в городских агломерациях)	-"-	81,9	117,6	115	205	285	390	540
5. Мощность морских портов	млн. тонн в год	743,3	773,7	1029	1295	1371	1428	1684
6. Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	единиц	-	3	27	91	151	161	173
7. Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года)	-"-	-	-	15	19	23	36	51

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Индикаторы второго уровня								
8. Густота транспортной сети (общего пользования):								
железные дороги	км/тыс. км^2	5	5	5,1	5,2	5,4	5,5	6
автомобильные дороги	-"-	49,1	52,9	53,1	53,3	68,3	71	80,1
9. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	тыс. км	837,7	903,1	1279	1286,6	1299,9	1330,1	1385,8
в том числе:								
автомобильные дороги федерального значения	-"-	50,6	50,8	53,2	54,8	57,1	62,3	82,8
автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	-"-	493,9	494,7	495,8	496,8	502,8	522,8	553
автомобильные дороги местного значения*	-"-	293,2	357,6	730	735	740	745	750
10. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования первой категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	процентов	6,8	6,9	7,7	9	10,1	16,9	25,8
11. Доля протяженности автомобильных дорог общего								

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования:								
федерального значения	процентов	38,9	39,3	62	85	98,9	98,6	96,6
регионального или межмуниципального значения	-"-	37	36	36	36	38	70	100
12. Перевалка грузов портами России:								
морскими портами	млн. тонн в год	526	535,4	665	782	863	876	1286
речными портами	-"-	143	184	204	226	252	319	439
13. Протяженность внутренних водных путей, всего	тыс. км	101,3	101,3	101,6	101,6	101,6	101,6	101,6
в том числе:								
с гарантированными габаритами судовых ходов	-"-	48,1	48,3	48,4	54,6	67	67	67
с освещаемой и отражательной обстановкой	-"-	35,8	35,7	48,4	54,6	67	67	67
14. Создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях и на								

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
федеральных трассах:								
протяженность участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками	км		167	661	1206	6828	9329	12175
доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн. человек), оснащенных интеллектуальными транспортными системами, в общей численности крупных и крупнейших городов Российской Федерации	процентов		31	38	46	69	100	100

Цель "Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны"

Индикаторы первого уровня

1. Средняя коммерческая скорость товародвижения на следующих видах транспорта:								
железнодорожный	км в сутки	240	247	271	285	290	302	320

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
автомобильный (по скоростным автомагистралям)	км в сутки	550	550	600	700	800	900	1100
2. Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на следующих видах транспорта:								
железнодорожный	процентов	80	81,6	85	87	90	92	95
автомобильный (коммерческий)	-"-	30	30	35	38	40	45	55
3. Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	млн. тонн	2,05	3,25	5	40	65	72	83
4. Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта:								
железнодорожный	процентов	1,9	2	3,1	4,2	5,6	6,9	8,8
автомобильный	-"-	0,8	0,8	1,2	2	2,4	2,5	3
5. Производительность труда на транспорте	тыс. приведенных т-км на 1 человека в год	1109	1644	2069	2278	2469	2657	2854
	тыс. рублей на 1 человека в год	1653	1837	2422	3207	3781	4989	6817

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Индикаторы второго уровня								
6. Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом, всего	км в сутки	274	247	300	303	319	351	400
в том числе:								
контейнеров	-"-	295	304	400	550	600	700	800
контейнеров в транзитном сообщении	-"-	714,3	718,5	800	900	1000	1300	1700
маршрутных отправок	-"-	410	415	418	419	420	435	450
7. Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего	млн. тонн	91,6	96	111,8	126,3	135,7	156,6	188,2
в том числе:								
внутренним водным транспортом	-"-	18	19	22	25	26	31	37
морским транспортом	-"-	4,1	3,9	5	6	7	8	8
железно-дорожным транспортом	-"-	69,5	73,1	84,8	95,3	102,7	117,6	143,2
8. Средний возраст грузовых транспортных средств:								
вагонов	лет	27,2	27,1	23,8	21,3	19,6	17,9	15,4
локомотивов	-"-	27,6	28,1	28,3	26,3	24,9	22,6	19,4
автотранспортных средств общего пользования	-"-	11	11	10,5	10,2	9,5	8,9	8,5

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
	морских судов под российским флагом	лет	23	22,9	21,9	19,6	17,5	14,5	12
	речных судов	-"-	32	33	37	32,8	31,6	29,2	25,4
9.	Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего	процентов	15	19	35	60	100	100	100
	в том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн	-"-	60	60	75	90	100	100	100
	Цель "Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами"								
	Индикаторы первого уровня								
1.	Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	пасс.- км на 1 человека в год	6564	6916	8527	9596	10446	12252	15561
	на автомобильном транспорте	-"-	4163	4372	5370	6080	6647	7873	10158
	в том числе общего пользования	-"-	984	957	1010	1075	1131	1237	1416
	на железнодорожном транспорте	-"-	972	978	1073	1145	1200	1302	1453

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
	на воздушном транспорте	пассажиров км на 1 человека в год	1035	1166	1649	1900	2102	2534	3325
	на метро	-"-	297	302	335	369	390	431	501
	на городском наземном пассажирском электрическом транспорте	-"-	97	93	95	98	101	107	118
	на внутреннем водном транспорте	-"-	5	5	5	5	5	5	6
	на морском транспорте	-"-	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
2.	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	-	0,38	0,38	0,40	0,41	0,41	0,45	0,52
3.	Авиационная подвижность населения	-"-	0,41	0,46	0,62	0,71	0,79	0,94	1,23
4.	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	процентов	51,6	50,6	48,9	47,8	47,2	45,8	43,8
5.	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок по отношению к уровню 2011 года	-"-	-	-	22,6	38,5	44,9	59,3	81,5

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
6.	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования	процентов	8	8,5	12	16	20	28	55
	Индикаторы второго уровня								
7.	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года)	единиц	-	210	1271	2156	2746	9546	20000
8.	Сокращение среднего времени транспортной доступности в крупных городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения) на транспорте общего пользования	процентов	-	-	1	2	3	4	6

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
по отношению к уровню 2011 года								
9. Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации	процентов	27,9	29,7	30	31	32	35	37
10. Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования:								
пассажирских вагонов	лет	18	18	18	17	17	16	15
моторвагонного подвижного состава	-"-	15	15	15	14	14	13	12
локомотивов	-"-	22,5	23,8	20,9	20,2	19,7	18,8	17,4
автобусов	-"-	9,2	9,2	9	8,5	8,5	8	7
самолетов	-"-	20,4	18,5	16,5	13	12	11	11
морских судов	-"-	30	27,5	26,7	25,2	25	24	20
речных судов	-"-	32	33	35	34	33,3	31,9	30
11. Доля парка подвижного состава автомобильного и городского	процентов	12	20	90	100	100	100	100

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС								
Цель "Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны"								
Индикаторы первого уровня								
1. Экспорт транспортных услуг	млрд. долларов США	13,2	15,2	22,3	27,1	31	39,9	58,8
2. Перевозки транзитных грузов через территорию Российской Федерации	млн. тонн	28,7	31,3	52	58,2	62,5	72	84,5
железнодорожный транспорт	-"-	27,7	30,3	50	56	60	69	81
из них контейнеров	тыс. контей-неров в 20-футо-вом эквива-ленте	161	174	660	910	1130	1380	1960
автомобильный транспорт	млн. тонн	1	1	2	2,2	2,5	3	3,5
3. Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	млн. тонн	46	49,4	61,2	71,9	79,4	80,6	118,3

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Индикаторы второго уровня								
4. Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом	процентов	4	4	6,8	9,8	11,9	13,6	16,2
5. Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	млн. тонн	0,6	0,8	8,9	11,4	13,5	16,9	20,5
6. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	процентов	39,3	39,4	47	49	50	50	50
7. Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	млн. тонн	18,5	19,2	22,8	23,3	24,8	28,2	33,9
в том числе суммарный дедвейт морского транспортного флота под российским флагом	-"-	5,5	5,3	8	10	12	12,6	13,6

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Цель "Повышение уровня безопасности транспортной системы"								
Индикаторы первого уровня								
1. Уровень безопасности на транспорте:								
социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения	18,6	19,6	13,8	10,6	9,9	8,6	7
снижение транспортных рисков на автомобильных дорогах (уменьшение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям) по отношению к уровню 2011 года	процентов	-	100	86	79	70,3	55,6	37
снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу по	-"-	-	100	82,3	74,6	71,7	68,8	65,4

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
отношению к уровню 2011 года								
доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности:								
по воздушному транспорту	процентов	20	30	75	100	100	100	100
по морскому транспорту	-"-	3,9	3,9	30	50	50	100	100
по внутреннему водному транспорту	-"-	14,9	21,2	49	86	86	100	100
по железнодорожному транспорту	-"-	-	0,9	3,4	5,2	6,5	8,9	12,6
по дорожному хозяйству	-"-	-	-	31,8	81,3	97	100	100
по метрополитену	-"-	26,4	41,4	80	84	87	92	99
		Индикаторы второго уровня						
2. Доля автотранспортных средств юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, имеющих разрешительные документы на перевозочную деятельность (лицензии, допуски,	процентов	40	40	60	80	100	100	100

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
	спецразрешения на перевозку опасных грузов, уведомления о начале предпринимательской деятельности)								
3.	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	единиц	-	17	131	221	241	281	341
4.	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	км	-	350	1622	2838	3652	4052	4652
5.	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровень безопасности	процентов	23,7	23,7	16,7	12,2	8,9	5	1,5
6.	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество	-"-	100	99	92	84	81	69	50

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
происшествий на один полет) по отношению к уровню 2010 года								
7. Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием) с 2009 года	тыс. часов	84	87	98	100,8	102,4	105,7	110,6
8. Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	процентов	70	73	80	92	100	100	100
9. Уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти в целях обеспечения транспортной безопасности	-"-	10	40	90	100	100	100	100

Цель "Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду"

Индикаторы первого уровня

1. Объем выбросов CO_2 на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
	автомобильный	процентов	-	100	92	88	86	82	75
	железнодорожный	-"-	-	100	81	71	64	57	47
	воздушный	-"-	-	100	93	89	87	77	66
	морской	-"-	-	100	91	88	86	81	76
	водный	-"-	-	100	91	88	86	81	76
2.	Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):								
	автомобильный транспорт	процентов	-	100	91	82	73	64	55
	железнодорожный транспорт	-"-	-	100	89	78	67	56	45
	воздушный транспорт	-"-	-	100	92	84	76	68	60
	морской транспорт	-"-	-	100	94	88	82	76	70
	водный транспорт	-"-	-	100	94	88	82	76	70
	Индикаторы второго уровня								
3.	Доля альтернативных видов топлива в общем топливо-потреблении автотранспортных средств	процентов	3	4	9	14	20	26	30
	в том числе доля газомоторного топлива	-"-	3	4	9	13	17	22	24

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
4. Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	процентов	< 1	< 1	16	24	29	39	54
5. Средний удельный расход топлива/электроэнергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):								
автомобильный	процентов	-	100	93	91	90	88	85
железнодорожный	-"-	-	100	94	92,2	90,4	88	85,6
воздушный	-"-	-	100	93	89	87	77	66
морской	-"-	-	100	89	84	82	79	68
водный	-"-	-	100	89	84	82	79	68
6. Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте	процентов	< 50	50	65	70	75	81	90
7. Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента								

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта								
автомобильный транспорт	процентов	< 1	< 1	17	35	39	49	79
железнодорожный транспорт	-"-	10	10	34	44	64	79	100
воздушный транспорт	-"-	< 1	< 1	29	54	64	79	100
морской транспорт	-"-	< 1	< 1	34	54	64	84	100
водный транспорт	-"-	< 1	< 1	29	54	64	74	94

* Значения индикатора в 2015 - 2030 годах указанны с учетом протяженности улично-дорожной сети населенных пунктов.

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Базовый (консервативный) вариант								
Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"								
Индикаторы первого уровня								
1. Снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность:								
доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, в общей протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования	процентов	6,4	7,2	11,1	11,6	12	8,1	4
в том числе на основных направлениях железнодорожной сети	-"-	12,7	16,4	21,4	25,8	27,6	22,5	22,7

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения	процентов	29,7	30,6	34,5	30,2	27,4	26,1	23,9
доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения	-"-		3,8	3,8	3,6	3,5	3,5	4
доля протяженности внутренних водных путей с ограничениями пропускной способности в общей протяженности внутренних водных путей	-"-	45,8	45,6	50	58	53	30	18

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
в том числе на Единой глубоководной системе европейской части России	процентов	75	75	75	62	20	11	11
для протяженности дорожной сети в городских агломерациях, обслуживающей движение в режиме перезагрузки, в общей протяженности дорожной сети в городских агломерациях	-"-	35	35	41	52	62	57	52
2. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года)	км	-	-	515,8	1211,8	2173,2	2574	4376
3. Ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования (нарастающим итогом с 2011 года):								
федерального значения:	тыс. км	0,4	0,3	2,6	5,5	8,3	15,9	29,7
ввод новых участков	-"-	0,1	0,1	0,8	2,1	3	5,6	9,1
ввод реконструируемых участков	-"-	0,3	0,2	1,8	3,4	5,3	10,3	20,6
регионального значения (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета):	-"-	0,9	1	5,5	10,6	16,6	26,4	40,2

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
ввод новых участков	тыс. км	0,2	0,2	1,1	2	2,7	4,7	7,4
ввод реконструируемых участков	-"-	0,7	0,8	4,4	8,6	13,9	21,7	32,8
4. Ввод в эксплуатацию скоростных транспортных коммуникаций (нарастающим итогом с 2011 года):								
скоростных железнодорожных линий (с 2010 года)	км	1250	1250	1250	1826	2499	5738	7616
высокоскоростных железнодорожных линий	-"-	-	-	-	-	-	-	-
автомагистралей первой категории	-"-	81,9	117,6	548,7	1615,5	1968,3	8211	15880
линий транспорта общего пользования (метро, скоростной трамвай, скоростной автобус в городских агломерациях)	-"-	-	10	130	270	400	600	920
5. Мощность морских портов	млн. тонн в год	743,3	773,5	926	1108	1168	1200	1320
6. Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос (нарастающим итогом с 2011 года)	единиц	-	3	21	85	143	149	155

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
7. Создание мультимодальных логистических центров в транспортных узлах (нарастающим итогом с 2011 года)	единиц	-	-	8	12	15	31	45
Индикаторы второго уровня								
8. Густота транспортной сети (общего пользования):								
железные дороги	км/тыс.км^2	5	5	5,1	5,1	5,2	5,4	5,6
автомобильные дороги	-"-	49,1	52,9	53,1	53,2	53,4	53,8	54,5
9. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	тыс. км	837,7	903,1	1278,7	1285,4	1292	1303,1	1317,8
в том числе:								
автомобильные дороги федерального значения	-	50,6	50,8	53,1	53,9	54,8	58,9	65,9
автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения	-	493,9	494,7	495,6	496,5	497,2	499,2	501,9
автомобильные дороги местного значения*	тыс. км	293,2	357,6	730	735	740	745	750

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
10. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования I категории в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	процентов	6,8	6,9	5,4	6,4	7,7	12,2	16,5
11. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования:								
федерального значения	-"-	38,9	39,3	62	83,2	85,1	85,1	85,1
регионального или межмуниципального значения	-"-	37	36	36	36	36	36	36
12. Перевалка грузов портами Российской Федерации:								
морскими портами	млн. тонн в год	526	535,4	635	767	879	900	931
речными портами	-"-	143	184	164,4	154,9	164,4	199,8	267,7
13. Протяженность внутренних водных путей, всего	тыс. км	101,3	101,3	101,7	101,7	101,7	101,7	101,7
в том числе:								

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
с гарантированными габаритами судовых ходов	тыс. км	48,1	48,3	46,4	43,7	46,4	55,3	62,3
с освещаемой и отражательной обстановкой	-"-	35,8	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7
14. Создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях и на федеральных трассах:								
протяженность участков транспортной сети, оборудованных интеллектуальными транспортными системами, обеспечивающими управление транспортными потоками	км	-	167	661	1005	1717	2332	3093
доля крупнейших городов Российской Федерации (с численностью населения свыше 1 млн. человек), оснащенных интеллектуальными транспортными системами, в общей численности крупных и крупнейших городов Российской Федерации	процентов	-	31	38	38	46	46	46

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Цель "Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны"								
Индикаторы первого уровня								
1. Средняя коммерческая скорость товародвижения на следующих видах транспорта:								
железнодорожный	км в сутки	240	247	250	255	260	272	295
автомобильный (по скоростным автомагистралям)	-"-	550	550	550	620	682	730	780
2. Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, на следующих видах транспорта:								
железнодорожный	процентов	80	81,6	82	83	85	86	88
автомобильный (коммерческий)	-"-	30	30	31	32	33	35	38
3. Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	млн. тонн	2,05	3,25	4,7	33,8	63,7	70	80
4. Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов на следующих видах транспорта:								
железнодорожный	процентов	1,9	2	2,9	3,9	5	5,7	6,8
автомобильный	-"-	0,8	0,8	1	1,7	2	2,2	2,3

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
5.	Производительность труда на транспорте	тыс. приведенных т-км на 1 человека в год	1109	1644	1911	2062	2205	2350	2485
		тыс. рублей на 1 человека в год	1653	1837	2333	2758	3025	3492	4090
		Индикаторы второго уровня							
6.	Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом	км в сутки	274	247	290	302	310	315	333
	в том числе:								
	контейнеров	-"-	295	304	333	380	475	570	665
	контейнеров в транзитном сообщении	-"-	714,3	718,5	710	770	900	1140	1520
	маршрутных отправок	-"-	410	415	415	417	419	420	422
7.	Объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, всего	млн. тонн	91,6	96	105,4	113,8	120,6	132,2	149,9
	в том числе:								
	внутренним водным транспортом	-"-	18	19	18	18	20	24	27
	морским транспортом	-"-	4,1	3,9	5	6	7	8	8
	железнодорожным транспортом	-"-	69,5	73,1	80,4	85,8	89,3	97,2	108,9

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
8. Средний возраст грузовых транспортных средств:								
вагонов	лет	27,2	27,1	26,8	25,6	23,5	21,2	18,5
локомотивов	-"-	27,6	28,1	28	27,7	27,4	25,6	23,3
автотранспортных средств общего пользования	-"-	11	11	11	11	10,2	10	9,2
морских судов под российским флагом	-"-	23	22,9	22,6	20,2	18	14,9	12,4
речных судов	-"-	32	33	40	35,4	34,1	31,5	27,4
9. Доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей, всего	процентов	15	19	25	35	50	65	70
в том числе используемых на междугородных и международных перевозках, а также автомобилей полной массой более 12 тонн	-"-	60	60	65	70	80	90	98

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
Цель "Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами"								
Индикаторы первого уровня								
1. Транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта, всего	пасс.- км на 1 человека в год	6564	6916	7981	8931	9746	11039	13308
на автомобильном транспорте	-"-	4163	4372	5166	5783	6306	7200	8793
в том числе общего пользования	-"-	984	957	1004	1043	1083	1152	1266
на железнодорожном транспорте	-"-	972	978	992	1022	1200	1117	1206
на воздушном транспорте	-"-	1035	1166	1265	1401	1454	2350	2914
на метро	-"-	297	302	334	358	379	408	455
на городском наземном пассажирском электрическом транспорте	-"-	97	93	93	96	99	105	116
на внутреннем водном транспорте	-"-	5	5	5	5	5	5	6
на морском транспорте	-"-	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
2.	Индекс гуманитарности транспортной системы (отношение пассажирооборота к грузообороту без учета трубопроводного транспорта)	процентов	0,38	0,38	0,39	0,41	0,42	0,45	0,49
3.	Авиационная подвижность населения	пассажиров на 1 человека в год	0,41	0,46	0,6	0,67	0,73	0,86	1,08
4.	Доля пассажирооборота транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта	процентов	51,6	50,6	48	47	46	45	43
5.	Прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок (по отношению к уровню 2011 года)	-"-	-	-	11,3	16,2	19,7	25,3	33,8
6.	Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общей численности подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования	-"-	8	8,5	9	11	12	14	20

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
				Индикаторы второго уровня					
7.	Прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом с 2011 года)	единиц	-	210	1171	2056	2646	3862	6110
8.	Сокращение среднего времени транспортной доступности в крупных городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения) на транспорте общего пользования (по отношению к уровню 2011 года)	процентов	-	-	1,9	3,8	5,7	7,6	10,5
9.	Доля отправления пассажиров из аэропортов Российской Федерации, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров Российской Федерации	-"-	27,9	29,7	30	31	32	35	37

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
10. Средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования:								
пассажирских вагонов	лет	18	18	18	18	17	17	16
моторвагонного подвижного состава	-"-	15	15	15	15	14	14	13
локомотивов	-"-	22,5	23,8	21,9	21,2	20,7	19,7	18,3
автобусов	-"-	9,2	9,2	9,5	9	9	8,5	8,5
самолетов	-"-	20,4	18,5	16,5	13	12	11	11
морских судов	-"-	30	27,5	27,5	26	25,8	24,7	20,6
речных судов	-"-	32	33	37,8	36,7	36	34,5	32,4
11. Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС	процентов	12	20	70	80	100	100	100
Цель "Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны"								
Индикаторы первого уровня								
1. Экспорт транспортных услуг	млрд. долларов США	13,2	15,2	19	25	31	35,6	51,7

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
2.	Перевозки транзитных грузов через территорию России	млн. тонн	28,7	30,2	37	42	42,7	48	68,5
	железнодорожный транспорт	-"-	27,5	28,9	35,4	40,1	40,5	45	65
	из них контейнеров	тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте	161	174	450	640	820	1070	1440
	автомобильный транспорт	млн. тонн	1	1	1,2	1,5	1,7	2	2,5
3.	Перевалка транзитных грузов в российских морских портах	-"-	46	49,4	64,7	75,6	78,5	80,1	87,9
	Индикаторы второго уровня								
4.	Доля перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортным флотом под российским флагом в общем объеме перевозок российских экспортных и импортных грузов морским транспортом	процентов	4	4	6,6	9,5	11,5	13,2	15,7
5.	Объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали	млн. тонн	0,6	0,8	2,7	3,8	4,7	5,8	8,5
6.	Доля российских перевозчиков в объеме междуна-	процентов	39,3	39,4	45	46	47	49	50

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
родных автомобильных перевозок грузов								
7. Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией	млн. тонн	18,5	19,2	21,4	22,6	23,8	27,8	33,5
в том числе суммарный дедвейт морского транспортного флота под российским флагом	-"-	5,5	5,3	7,4	9,9	11,2	11,9	13,2
Цель "Повышение уровня безопасности транспортной системы"								
Индикаторы первого уровня								
1. Уровень безопасности на транспорте:								
социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения	18,6	19,6	17,9	15,5	13,9	13,3	10,7
снижение транспортных рисков на автомобильных дорогах (уменьшение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тыс. автотранспортных средств,	процентов	-	100	97	92	87	77	62

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям) (по отношению к уровню 2011 года)								
снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу (по отношению к уровню 2011 года)	процентов	-	100	97	88,5	83,7	82	80
доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности:								
по воздушному транспорту	-"-	20	30	60	70	75	85	95
по морскому транспорту	-"-	3,9	3,9	25	42	42	83	94
по внутреннему водному транспорту	-"-	14,9	21,2	41	73	73	83	94
по железнодорожному транспорту	-"-	-	0,9	3,2	4,8	6	7	11,5
по дорожному хозяйству	-"-	-	-	31,8	75,3	93,5	100	100
по метрополитену	-"-	26,4	41,4	72	74	75	84	91

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
			Индикаторы второго уровня						
2.	Доля автотранспортных средств юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, имеющих разрешительные документы на перевозочную деятельность (лицензии, допуски, спецразрешения на перевозку опасных грузов, уведомления о начале предпринимательской деятельности)	процентов	40	40	40	42	45	50	55
3.	Прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	единиц	-	17	84	119	148	207	266
4.	Прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения (с 2011 года нарастающим итогом)	км	-	350	1504	2719	3602	4000	4500

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
5.	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетвори-тельный уровень безопасности	процентов	23,7	23,7	18	15	12,9	9	8,9
6.	Снижение количества происшествий на воздушном транспорте (количество происшествий на один полет по отношению к уровню 2010 года)	-"-	100	99	97	93	92	85	76
7.	Повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на 1 инцидент по причинам, связанным с аэронавигацион-ным обслуживанием) с 2009 года	тыс. часов	84	87	94	97	98	100	105
8.	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	процентов	70	73	80	92	100	100	100

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
9. Уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти в целях обеспечения транспортной безопасности	процентов	10	40	85	90	100	100	100
Цель "Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду"								
Индикаторы первого уровня								
1. Объем выбросов CO_2 на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):								
автомобильный	процентов	-	100	95	92	90	86	80
железнодорожный	-"-	-	100	85	74	67	60	50
воздушный	-"-	-	100	95	91	90	86	80
морской	-"-	-	100	95	92	90	85	80
водный	-"-	-	100	95	92	90	85	80
2. Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):								
автомобильный транспорт	процентов	-	100	92	84	76	68	60
железнодорожный транспорт	-"-	-	100	90	80	70	60	50

	Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
	воздушный транспорт	процентов	-	100	94	88	82	76	70
	морской транспорт	-"-	-	100	95	90	85	80	75
	водный транспорт	-"-	-	100	95	90	85	80	75
	Индикаторы второго уровня								
3.	Доля альтернативных видов топлива в общем топливо-потреблении автотранспортных средств	процентов	3	4	6	12	17	23	27
	в том числе доля газомоторного топлива	-"-	3	4	6	11	14	19	21
4.	Доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств	-"-	< 1	< 1	13	21	26	35	49
5.	Средний удельный расход топлива/электро-энергии на один приведенный т-км по видам транспорта (по отношению к уровню 2011 года):								
	автомобильный	-"-	-	100	97	95	94	92	89
	железнодорожный	-"-	-	100	97	95	94	92	89

Индикаторы	Единица измерения	2010 год	2011 год	2015 год	2018 год	2020 год	2024 год	2030 год
воздушный	процентов	-	100	95	91	90	86	80
морской	-"-	-	100	93	88	86	83	71
водный	-"-	-	100	93	88	86	83	71
6. Доля утилизируемых отходов (включая вторичную переработку) на транспорте в общем объеме отходов на транспорте	-"-	< 50	50	62	67	72	77	86
7. Доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте в общем количестве организаций транспорта								
автомобильный	-"-	< 1	< 1	16	32	32	47	77
железнодорожный	-"-	10	10	32	42	62	77	95
воздушный	-"-	< 1	< 1	22	52	62	77	95
морской	-"-	< 1	< 1	32	52	62	82	95
водный	-"-	< 1	< 1	27	52	62	72	92

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

по целям, задачам и этапам реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (по инновационному варианту)

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
I. Цель "Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры"		
1. Сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта		
Железнодорожный транспорт	мероприятия по развитию инфраструктуры предусматривается реализовывать с использованием принципа комплексных проектов; расширение полигона обращения тяжеловесных поездов на 13,2 тыс. км, включая направления Коноша - Чум - Лабытнанги, Вологда - Коноша - Обозерская, Обозерская - Маленьга - Беломорск, Волховстрой - Мурманск, Кочкома -	строительство новых железнодорожных линий для создания инфраструктурных условий для комплексного освоения новых территорий и месторождений Новая Чара - Апсатская, Гарь - Февральск, Карская - Харасавэй, Паюта - Новый Порт, Якутск - Кангалассы, Карпогоры -

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Костомукша, Мга - Сосново - Каменногорск - Выборг - Приморск, Мга - Сонково - Савелово - Дмитров - Александров, Ярославль - Рыбинск - Сонково, Тихорецкая - Краснодар - Энем - Крымская, Кореновск - Тимашевская - Крымская - Кавказ, Тихорецкая - Армавир - Кривенковская, Сенная - Пугачевск, Инза - Ульяновск - Чишмы, Сибирская - Черепаново - Среднесибирская, Ленинск-Кузнецкий - Топки - Юрга, Томмот - Беркакит - Тында - Бамовская, Комсомольск - Волочаевка, Байкало-Амурская магистраль, Биробиджан - Ленинск и др.; организация замкнутых кольцевых маршрутов в связи с повсеместным использованием специального подвижного состава; развитие альтернативных направлений перевозок; закрытие малодеятельных линий и станций или определение источников их финансирования; организация курсирования пассажирских 2-этажных вагонов на направлениях Санкт-Петербург - Москва, Санкт-Петербург - Вологда - Киров - Екатеринбург, Москва - Нижний Новгород, Москва - Казань, Москва - Рязань - Самара, Москва - Тамбов - Саратов, Москва - Воронеж - Ростов - Адлер (Анапа - Новороссийск), Ростов - Кисловодск; строительство новых железнодорожных линий для	Вендинга, Язель (Сыктывкар) - Соликамск, Коновалово - Называевская, обходы Омского железнодорожного узла. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий Муслюмово - Теченская, Бийск - Горноалтайск, Полуночное - Обская - Салехард, Селихин - Ныш, Ильинск - Углегорск, формирование глубокого обхода Московского узла (предусматривается после 2030 года)

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	создания инфраструктурных условий для комплексного освоения новых территорий и месторождений Новая Чара - Чина, Икабьекан - Олекминск (Тарыннахский ГОК), Шимановская - Гарь, Могзон - Озерный ГОК, Курагино - Кызыл, Салехард - Надым (с реконструкцией участков Надым - Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево и строительством мостов через р. Обь и р. Надым), Мурмаши - Лавна, Бийск - Горноалтайск, Правая Лена - Якутск, Ленинск - Госграница	
Дорожное хозяйство	строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Московской области; реконструкция участков автомобильной дороги М-11 "Нарва" - от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин) с подъездом к морскому порту Усть-Луга (через Керстово, Котлы, Косколово); строительство и реконструкция участков автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска; строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-331 "Вилюй" - автомобильная дорога, строящаяся от автомобильной дороги М-53 "Байкал" через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска;	завершение строительства и реконструкции участков автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска; завершение реконструкции автомобильной дороги М-56 "Лена" - от Невера до Якутска; строительство и реконструкция автомобильной дороги Ижевск - Пермь; реконструкция автомобильной дороги Челябинск - Магнитогорск - Кумертау; строительство новой автомобильной дороги по направлению Углич - Переславль-Залесский - Владимир -

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	реконструкция автомобильной дороги М-56 "Лена" - от Невера до Якутска; строительство моста через р. Лену в районе г. Якутска; строительство транспортных развязок; доведение к 2019 году объемов выполнения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения до уровня, обеспечивающего приведение транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие с требованиями нормативных документов	Саранск (с отходом на Саратов) - Ульяновск - Димитровград - Самара - Оренбург; реконструкция автомобильной дороги М-27 Джубга - Сочи; строительство автомобильной дороги федерального значения "Восток" (Хабаровск-Находка)
Морской транспорт	развитие Северного морского пути, в том числе строительство 3 универсальных атомных ледоколов класса Российского морского регистра судоходства Icebreaker 9 A2 с мощностью на валах около 60 МВт; строительство 3 дизель-электрических ледоколов класса Российского морского регистра судоходства Icebreaker 8 AUT2 мощностью на гребных валах около 25 МВт; строительство 2 линейных ледоколов типа ЛК-16 класса Российского морского регистра судоходства Icebreaker 6 [2] AUT1-ICS с двумя полноповоротными рулевыми колонками мощностью 2 x 8 МВт; строительство 3 гидрографических лоцмейстерских судов класса Российского морского регистра	развитие Северного морского пути, в том числе модернизация причалов и портовых сооружений в Диксоне, Тикси, Певеке с целью базирования аварийно-спасательных и гидрографических судов, хранения имущества аварийно-спасательных групп, ликвидации разливов нефти, бункеровки судов топливом, водой, пополнения судовых запасов и ремонта; строительство и модернизация береговых средств навигационного оборудования; выполнение площадной съемки рельефа дна арктических морей по

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	судоходства КМ* Arc7; строительство трех мелкосидящих лоцмейстерских судов класса Российского морского регистра судоходства Ice3; строительство новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений, в том числе развитие нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмино (порт Восточный) для увеличения мощности на 15 млн. тонн; развитие производственных мощностей до 8 млн. тонн угля открытого акционерного общества "Дальтрансуголь" (порт Ванино); строительство морского порта Сабетта (полуостров Ямал) мощностью 30,7 млн. тонн, в том числе сжиженный природный газ - 25 млн. тонн, газовый конденсат - 2,2 млн. тонн, нефть - 3,5 млн. тонн; строительство морского порта по перевалке сжиженного природного газа и газового конденсата в районе губы Териберская (Мурманская область)	маршрутам транспортировки углеводородного сырья; развитие базовой производственной инфраструктуры для создания издательских оригиналов навигационных морских карт, руководств и пособий для плавания; создание береговых производственно-технологических комплексов по ремонту средств навигационного оборудования в Архангельске, Тикси, Зеленом Мысе, Певеке; строительство новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений, в том числе строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (порт Ванино) мощностью 45 млн. тонн; строительство угольного порта в районе мыса Изыльметьева (порт Шахтерск, Сахалинская область) мощностью 10 млн. тонн

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Внутренний водный транспорт	переход до 2018 года на полное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации; разработка и реализация Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года; создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт, в том числе поощрение строительства терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт; государственное регулирование экономики путем снижения стоимости перевозок грузов на внутреннем водном транспорте за счет введения льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний	реализация Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года; создание инфраструктурных условий перераспределения грузопотоков с наземных на внутренний водный транспорт, в том числе поощрение строительства терминалов, ориентированных на переключение грузопотоков на внутренний водный транспорт; государственное регулирование экономики путем снижения стоимости перевозок грузов на внутреннем водном транспорте за счет введения льгот по земельному налогу и налогу на имущество для речных портов и судоходных компаний
Воздушный транспорт	создание нормативно-правовой и методической базы использования воздушным транспортом технологий спутниковой навигации, технологий автоматического зависимого наблюдения. Реализация 2-го этапа модернизации аэронавигационной системы России (внедрение RNAV-5 на 60 процентах маршрутов континентальной части воздушного пространства	актуализация Концепции развития аэронавигационной системы России на период 2024 - 2030 годов; увеличение пропускной способности крупных аэропортов в соответствии с инвестиционной программой; поддержание в эксплуатационной годности инфраструктуры аэропортов;

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	России, внедрение в 60 процентах международных аэропортов и 15 процентах внутренних полетов по SID/STAR в условиях RNAV-1, обеспечение в 70 российских аэропортах спутниковых технологий точного захода на посадку по I категории международной организации гражданской авиации). Развитие аэропортов, в том числе: Московского авиационного узла - реконструкция международного аэропорта Шереметьево (1-я и 2-я очередь), строительство комплекса новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) международного аэропорта Шереметьево, реконструкция взлетно-посадочной полосы № 1, рулежных дорожек и мест стоянки самолетов в аэропорту Домодедово, реконструкция и развитие аэропорта Домодедово (объекты федеральной собственности, 1-я и 2-я очередь строительства), реконструкция второй летной зоны аэропорта Домодедово, реконструкция и развитие аэропорта Внуково (аэродром, средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением); реконструкция аэродромов в аэропортах Анапа, Адлер (г. Сочи) - 2-й этап строительства; строительство взлетно-посадочной полосы в аэропорту Геленджик, Краснодарский край; реконструкция инженерных сооружений	реализация 3-го этапа модернизации аэронавигационной системы России (полное развертывание инфраструктуры спутниковой навигации в воздушном пространстве России, частичный переход от RNAV-5 к RNAV-2 в воздушном пространстве с высокой интенсивностью движения, внедрение во всех международных аэропортах и половине внутренних спутниковых технологий захода на посадку по I категории ИКАО и начало внедрения заходов на посадку по II/III категориям ИКАО)

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	аэропортового комплекса г. Магас, Республика Ингушетия; реконструкция и техническое перевооружение аэропорта Угольный (г. Анадырь), 2-я очередь, Чукотский автономный округ; реконструкция объектов федеральной собственности в аэропорту Петропавловск-Камчатский, Камчатский край; реконструкция аэропортовых комплексов (г. Казань, Богашево (г. Томск), Талаги (г. Архангельск), г. Мурманск, г. Нарьян-Мар, г. Новый Уренгой, Рощино (г. Тюмень), г. Кызыл, Горный (г. Тура, Красноярский край), г. Туруханск (Красноярский край), Кадала (г. Чита), Толмачево (г. Новосибирск), Новый (г. Хабаровск); реконструкция аэродромных покрытий и установка светосигнального оборудования в аэропорту Абакан, Республика Хакасия; модернизация международного аэропорта Южно-Сахалинск; реконструкция и развитие аэродрома аэропорта Краснодар, Краснодарский край; реконструкция искусственной взлетно-посадочной полосы-2 аэропорта Якутск, 2-я очередь строительства, Республика Саха (Якутия); восстановление покрытий искусственной взлетно-посадочной полосы (3-й этап), рулежных дорожек-4	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	и пассажирского перрона в составе 1-й очереди реконструкции аэропорта Магадан; строительство нового аэропортового комплекса (г. Иркутск); реконструкция (восстановление) аэродромных покрытий в аэропорту Кольцово, 2-я очередь (г. Екатеринбург), Свердловская область; реконструкция и модернизация международного аэропорта Курумоч (г. Самара); строительство аэропортового комплекса "Южный" (г. Ростов-на-Дону); строительство объектов аэропортового комплекса "Храброво" (г. Калининград); разработка Концепции развития аэродромной сети России на период 2021 - 2030 годов в соответствии с прогнозами роста спроса на авиаперевозки; разработка программы государственных мер и бюджетных инвестиционных проектов развития крупных аэропортов в соответствии с Концепцией развития аэродромной сети России на период 2021 - 2030 годов; поддержание в эксплуатационной годности инфраструктуры аэропортов; реконструкция и техническое перевооружение укрупненных центров организации воздушного движения (13 центров);	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	реконструкция и техническое перевооружение комплексов средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи аэропортов (Мыс Шмидта (Чукотский автономный округ), Новокузнецк (Кемеровская область), Туруханск (Красноярский край), Ростов-на-Дону, Владивосток (Кневичи), Иркутск, Краснодар (Пашковский), Сочи (Адлер), Сыктывкар, Уфа, Воронеж, Киренск (Иркутская область), Нерюнгри (Республика Саха (Якутия), Урай (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Уренгой (Ямало-Ненецкий автономный округ), Ухта (Республика Коми), Хатанга (Красноярский край), Черский (Республика Саха (Якутия), Екатеринбург, Шереметьево, Красноярск, Петропавловск- Камчатский, Казань, Петрозаводск, Апатиты (Мурманская область), Братск (Иркутская область), Ульяновск (Баратаевка), Ноябрьск (Ямало-Ненецкий автономный округ), Нижнеудинск (Иркутская область), Новосибирск (Толмачево), Хабаровск, Омск, Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Тюмень (Рощино), Чита, Якутск, Амдерма (Ненецкий автономный округ), Анапа (Краснодарский край), Архангельск, Барнаул, Благовещенск, Бодайбо (Иркутская область), Богучаны (Красноярский край), Бугульма (Республика Татарстан),	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Верхневилюйск (Красноярский край), Волгоград, Минеральные воды (Ставропольский край), Мыс Каменный (Ямало-Ненецкий автономный округ), Подкаменная Тунгуска (Красноярский край), Псков, Тикси (Республика Саха (Якутия), Челябинск, Магадан, Мильково (Камчатский край), Норильск (Красноярский край), Чокурдах (Республика Саха (Якутия), Пермь, Ленск (Республика Саха (Якутия), Нарьян-Мар (Ненецкий автономный округ), Улан-Удэ, Анадырь, Махачкала, Нальчик, Печора (Республика Коми), Салехард (Ямало-Ненецкий автономный округ), Тарко-Сале (Ямало-Ненецкий автономный округ), Единка (Приморский край), Оха (Сахалинская область), Тарки-Тау (Республика Дагестан), Тура (Красноярский край), Архангельск, Белоярский (Ханты-Мансийский автономный округ), Ижевск, Магнитогорск (Челябинская область), Нижневартовск (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Усть-Камчатск (Камчатский край), Астрахань, Кемерово, Колпашево (Томская область), Кызыл, Жигалово (Иркутская область), Курган, Надым (Ямало-Ненецкий автономный округ), Тиличики (Камчатский край), Марково (Чукотский автономный округ), Новый Васюган (Томская область), Усть-Большерецк (Камчатский	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	край), Ханты-Мансийск, Абакан, Березово (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Грозный, Киров, Когалым (Ханты-Мансийский автономный округ - Югра), Маган (Республика Саха (Якутия), Мурманск, Оренбург, Усинск (Республика Коми), Экимчан (Амурская область), Охотск (Хабаровский край), Тазовский (Ямало-Ненецкий автономный округ), Саратов, Североуральск (Свердловская область), Бухта Провидения (Чукотский автономный округ), Жиганск (Республика Саха (Якутия), Игарка (Красноярский край), Нюрба (Республика Саха (Якутия), Усть-Кут (Иркутская область), Южно-Курильск (Сахалинская область), Енисейск (Красноярский край), Магдагачи (Амурская область), Воркута (Республика Коми), Забайкальск (Забайкальский край), Кемь (Республика Карелия), Максимкин Яр (Новосибирская область), Комсомольск-на-Амуре (Хабаровский край); строительство приемо-передающих центров и центра обработки информации сети связи "воздух-земля" в диапазоне высоких частот (Мурманск, Санкт- Петербург, Москва, Тюмень, Красноярск, Магадан, Южно- Сахалинск); реконструкция и техническое перевооружение главного центра Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (создание и внедрение	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	унифицированной интегрированной автоматизированной системы планирования использования воздушного пространства и организации потоков воздушного движения), г. Москва; создание и внедрение зональных унифицированных интегрированных военно-гражданских автоматизированных подсистем планирования использования воздушного пространства для оснащения создаваемых укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (Санкт-Петербург, Самара, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Новосибирск, Хабаровск); совершенствование сети авиационной фиксированной спутниковой связи, создание инфраструктуры сети ATN; реконструкция и техническое перевооружение средств автоматизации управления воздушным движением аэродромных служб и районных центров управления воздушным движением с учетом перспектив создания укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; техническое перевооружение авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений гражданской авиации; реконструкция и техническое перевооружение	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	средств авиационной речевой связи; реконструкция и техническое перевооружение средств наблюдения за полетами воздушных судов в районе аэродромов и на воздушных трассах; создание и развитие метеорологической автоматизированной радиолокационной сети для получения информации об опасных для полетов авиации явлениях погоды, связанных с облачностью, в зоне взлета и посадки, по трассам и районам Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; оснащение различных по категории и классу аэродромов автоматизированными и автоматическими метеорологическими информационно-измерительными системами, системами прогнозирования и связи; внедрение систем интеграции метеорологических средств и (или) источников информации и автоматизированных систем и (или) средств управления воздушным движением для реализации их взаимодействия при оснащении ими центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации и аэродромов; модернизация технических систем и (или) средств, систем связи и служб, предоставляющих метеорологическое обеспечение, установка измерительных средств, средств отображения,	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	оборудования поверки, метрологическое сопровождение технических средств; создание и внедрение системы дистанционного обучения авиационного метеорологического персонала; научно-техническое обеспечение комплекса работ по совершенствованию системы организации метеорологического обеспечения аэронавигации для создаваемых укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; прикладные исследования в области создания и совершенствования технологий и методов метеорологического обеспечения аэронавигации, соответствующих стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации, для укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; создание новых и совершенствование имеющихся высокоскоростных телекоммуникационных технологий на основе применения спутниковых комплексов, использующих ресурсы спутниковых систем глобальной связи и интернет-технологии; исследования в области создания и совершенствования технологий на базе использования информационных и измерительных систем с функциями автоматического	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	формирования сводок комплексирования метеорологических данных для укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации; прикладные исследования по обнаружению облаков вулканического пепла с использованием радиолокационных и спутниковых средств по прогнозированию их перемещения на основе усовершенствованных моделей атмосферы; усовершенствование технологий прогнозирования особых явлений погоды, параметров ветра, температуры на верхних, средних и нижних уровнях на основе продукции гидродинамических моделей и усвоения данных сети доплеровских метеорологических радиолокаторов	
Промышленный транспорт	модернизация путей необщего пользования для обеспечения обработки перспективных типов подвижного состава федерального железнодорожного транспорта с увеличенными грузоподъемностью и нагрузками на ось. Разработка целевой комплексной программы развития лесных дорог	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
2. Развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, сухих портов и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта. Обеспечение их единой технологической совместимости		
Железнодорожный транспорт	комплексное развитие Мурманского транспортного узла; строительство Усть-Лужского железнодорожного узла; развитие станции Новороссийск; развитие Ванино-Совгаванского железнодорожного узла; строительство обхода Краснодарского железнодорожного узла; строительство обхода Саратовского железнодорожного узла; строительство терминально-логистических центров в районах зарождения и погашения грузопотоков (ввод до 2015 года 7 транспортно-логистических центров, в том числе транспортно-логистического центра "Белый Раст" (Московская область, станция Белый Раст)	строительство железнодорожных сухих портов "Балтийский" (станция Шушары), "Таманский" (станция Разъезд 9 км), "Приморский" (станция Уссурийск); формирование глубокого обхода Московского узла (предусматривается после 2030 года)
Морской транспорт	развитие портов, в том числе: Мурманск (реконструкция); Балтийск, Калининградская область (строительство контейнерного терминала мощностью 2,2 млн. тонн);	строительство нового глубоководного района "Северный" для перевалки угля, минеральных удобрений, контейнеров мощностью 70 млн. тонн (порт Архангельск);

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	в пос. Волочаевское, Калининградская область (строительство 2-й очереди комплекса по перевалке маслосодержащих культур мощностью 3,5 млн. тонн); Приморск, Ленинградская область (строительство терминалов для перевалки контейнеров, металлов, железорудного сырья, минеральных удобрений и нефтепродуктов); Высоцк (завершение реконструкции причалов № 1 - 4 и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса мощностью 4,2 млн. тонн, строительство морского терминала в районе мыса Путевого для перевалки лесных и генеральных грузов мощностью 2,6 млн. тонн); Санкт-Петербург (строительство Морского контейнерного терминала в 4-м грузовом районе, в Угольной гавани мощностью 13,2 млн. тонн, реконструкция территории контейнерного терминала мощностью 3,6 млн. тонн со строительством причала № 88); Усть-Луга (развитие угольного терминала с увеличением его мощности на 1,5 млн. тонн, развитие комплекса по перевалке нефтепродуктов мощностью 16 млн. тонн, строительство комплекса по перевалке нефти мощностью 38 млн. тонн, строительство терминала по перевалке стабильного газового конденсата мощностью 6 млн. тонн,	строительство угольного терминала "Лавна" на западном берегу Кольского залива мощностью 18 млн. тонн (порт Мурманск); строительство универсального портового комплекса для перевалки генеральных грузов мощностью 5,8 млн. тонн (порт Калининград); строительство морского порта Бельга по погрузке контейнеров, накатных и наливных грузов мощностью 131,5 млн. тонн (Калининградская область); развитие контейнерного терминала открытого акционерного общества "Петролеспорт" мощностью 17,6 млн. тонн (порт Санкт-Петербург); создание многофункционального морского перегрузочного комплекса "Бронка" для перевалки контейнеров и накатных грузов мощностью 44,8 млн. тонн (Ленинградская область); строительство контейнерного терминала мощностью 35 млн. тонн (порт Усть-Луга); развитие терминалов в устье р. Луга

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	строительство металлургического терминала мощностью 4 млн. тонн, строительство комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов мощностью 3,5 млн. тонн, строительство терминала для перегрузки минеральных удобрений мощностью 7 млн. тонн, строительство терминала по перегрузке накатных грузов мощностью 0,4 млн. тонн); Тамань (строительство комплекса по перевалке железорудного сырья и железорудного концентрата мощностью 15 млн. тонн, строительство терминала навалочных грузов); Темрюк (капитальный ремонт подходного канала); Туапсе (окончание строительства глубоководного причала 1А мощностью 7 млн. тонн); Кавказ (строительство Северо-Восточного грузового района мощностью 2 млн. тонн для перевалки накатных грузов); Новороссийск (строительство бункеровочного комплекса на причале № 6 мощностью 0,4 млн. тонн, строительство глубоководного причала № 38 в Юго-Восточном грузовом районе мощностью 2,5 млн. тонн, реконструкция причала № 41 для перевалки зерновых и генеральных грузов мощностью 1,3 млн. тонн, реконструкция причала № 4 мощностью 4 млн. тонн наливных грузов, реконструкция специализированного контейнерного	для всей номенклатуры грузов суммарной мощностью 10 млн. тонн (порт Усть-Луга); строительство комплекса по перевалке серы мощностью 5 млн. тонн (порт Тамань); строительство комплексов по перевалке угля мощностью 28 млн. тонн (порт Тамань); строительство комплексов по перевалке минеральных удобрений мощностью 18 млн. тонн (порт Тамань); строительство комплекса по перевалке стали мощностью 4,4 млн. тонн (порт Тамань); строительство комплекса по перевалке зерна мощностью 13,4 млн. тонн (порт Тамань); строительство комплексов по перегрузке контейнеров мощностью 10 млн. тонн (порт Тамань); строительство аванпортов крупных морских устьевых портов для перевалки грузов, тяготеющих к внутренним водным путям, на речной транспорт, в том числе развитие порта

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	терминала на базе открытого акционерного общества "Новорослесэкспорт" мощностью 5,2 млн. тонн, реконструкция Новороссийского зернового терминала для достижения мощности 8 млн. тонн, реконструкция специализированного контейнерного терминала на базе Новороссийского морского торгового порта мощностью 700 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (увеличение на 529 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте), реконструкция специализированного терминала по перевалке навалочных грузов (железорудного сырья, угля, минеральных удобрений) на базе открытого акционерного общества "Новороссийский морской торговый порт" (Широкий пирс № 2) мощностью 2 млн. тонн, реконструкция и техническое перевооружение Новороссийского морского торгового порта (для перевода грузов с Широкого пирса № 1 Новороссийского морского торгового порта и открытого акционерного общества "Новорослесэкспорт"); Геленджик (строительство яхтенной марины, реконструкция грузового района); Оля (строительство нефтеналивного перегрузочного комплекса и перегрузочного комплекса для навалочных грузов (причалы № 11 - 14), развитие порта для перевалки генеральных, зерновых,	Азов с созданием транспортно-логистических комплексов; развитие порта Ростов-на-Дону с созданием транспортно-логистических комплексов; развитие порта Оля с созданием транспортно-логистических комплексов; развитие Большого порта Санкт-Петербург с созданием транспортно-логистических комплексов

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	накатных грузов и контейнеров суммарной мощностью 3 млн. тонн); Махачкала (модернизация нефтеналивных причалов и реконструкция подходных каналов и системы навигационного оборудования для приема танкеров грузоподъемностью 13 тыс. тонн (мощность 6 млн. тонн), строительство 3 причалов для генеральных грузов и контейнеров общей протяженностью 810 метров мощностью 3 млн. тонн); Посьет (техническое перевооружение порта для увеличения производственной мощности на 2,5 млн. тонн); Находка (реконструкция технологического перегрузочного комплекса причала № 8, увеличение грузооборота причалов № 8 - 10 на 2,5 млн. тонн); Восточный (строительство нефтехимического комплекса мощностью 10 млн. тонн, строительство угольного терминала мощностью 20 млн. тонн в рамках развития транспортного узла "Восточный-Находка", реконструкция подходного канала к причалам № 31 - 35 и акватории причалов № 33 - 35 для увеличения мощности угольного комплекса на 0,6 млн. тонн); Ванино (строительство транспортно-перегрузочного комплекса в бухте Мучка (уголь, железорудный концентрат, лесные грузы) мощностью 36,4 млн. тонн);	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Владивосток (строительство контейнерного терминала мощностью 5 млн. тонн, строительство угольного терминала общего доступа мощностью 20 млн. тонн); Холмск (реконструкция причала № 8 для перевалки 1 млн. тонн угля).	
Внутренний водный транспорт	разработка мероприятий и определение источников финансирования развития портовой инфраструктуры на внутреннем водном транспорте с включением в федеральные целевые программы; создание и развитие терминально-логистических центров на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей, в том числе строительство порта в Дмитрове с созданием транспортно-логистических комплексов; строительство Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра	разработка мероприятий и определение источников финансирования развития портовой инфраструктуры на внутреннем водном транспорте с включением в федеральные целевые программы
Воздушный транспорт	реконструкция и развитие аэропорта Махачкала, Республика Дагестан; реконструкция аэропортовых комплексов (г. Волгоград, Шпаковское (г. Ставрополь), г. Липецк, г. Саранск (2-й этап реконструкции), г. Салехард, г. Певек (Чукотский автономный округ), Центральный (г. Омск), г. Тында (Амурская область), г. Уфа, Баландино (г. Челябинск),	увеличение пропускной способности и строительство новых аэропортов и (или) аэродромов регионального и местного значения на базе посадочных площадок в соответствии с Концепцией развития аэродромной сети России на период 2021 - 2030 годов (до 200 единиц)

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	г. Нальчик, Нариманово (г. Астрахань), Ханская (г. Майкоп), г. Оренбург, Баратаевка (г. Ульяновск), г. Нижневартовск, г. Урай, Михайловка (г. Барнаул, Алтайский край), г. Магнитогорск (Челябинская область), г. Надым, г. Кемерово, г. Бийск (Алтайский край), Спиченково (г. Новокузнецк, Кемеровская область), г. Кош-Агач, Республика Алтай, г. Усть-Кокса (Республика Алтай), г. Бодайбо (Иркутская область), г. Усть-Кут (Иркутская область), г. Киренск (Иркутская область), о. Диксон (Красноярский край), г. Шушенское (Красноярский край), Мыс Шмидта (Чукотский автономный округ), Зональное (Сахалинская область), Лаврентий (село Лаврентия, Чукотский автономный округ), г. Оха (Сахалинская область), Бухта Провидения (Чукотский автономный округ), г. Марково (Чукотский автономный округ), Чертовицкое (г. Воронеж), г. Амдерма (Ненецкий автономный округ), Бегишево (г.Нижнекамск, Республика Татарстан), г. Брянск, г. Воркута (Республика Коми), г. Енисейск (Красноярский край), г. Ижевск, Грабцево (г. Калуга), г. Когалым, Восточный (г. Курск), г. Маган (Республика Саха (Якутия), Быково (Московская область), г. Нефтеюганск, г. Ноябрьск, г. Орск (Оренбургская область),	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Донское (г. Тамбов), г. Усинск (Республика Коми), г. Ухта (Республика Коми), г. Ханты-Мансийск, г. Ямбург (Ямало-Ненецкий автономный округ), г. Усть-Нера (Республика Саха (Якутия), г. Жиганск (Республика Саха (Якутия), г. Великий Устюг (Вологодская область), Полярный (пос. Удачный, Республика Саха (Якутия); реконструкция аэропортов (Улан-Удэ, Никольское, Горячинск, Оссора, Нюрба, Тигиль, Тиличики, Зея, Сеймчан, Северо-Эвенск, Охотск, Аян, Херпучи, П. Осипенко, Чара, Краснокаменск, Нижнеангарск, Ербогачен, Мама, Тикси); реконструкция аэродромов аэропортов Чумикан, Добрынское (г. Владимир); удлинение взлетно-посадочной полосы аэропорта Богородское с установкой сигнального оборудования, строительство служебно-пассажирского здания на 35 пассажиров в час, Хабаровский край; реконструкция аэродромных покрытий и замена светосигнального оборудования в аэропорту Владикавказ, 2-й этап реконструкции, Республика Северная Осетия - Алания; реконструкция объектов аэропортового комплекса (г. Братск, Иркутская область); реконструкция искусственных покрытий и водосточно-дренажной сети аэродрома аэропорта	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Киров, Кировская область; строительство аэропорта Итуруп, о. Итуруп, Сахалинская область; строительство взлетно-посадочной полосы пос. Палана, Камчатский край; строительство и реконструкция аэропортового комплекса "Игнатьево" (г. Благовещенск); реконструкция (восстановление) искусственных аэродромных покрытий и замена светосигнального оборудования на искусственной взлетно-посадочной полосе-1 международного аэропорта Нижний Новгород, 2-й этап строительства; реконструкция инженерных сооружений аэропортовых комплексов (Бесовец (г. Петрозаводск, Республика Карелия), Большое Савино (г. Пермь), г. Элиста, г. Таштагол (Кемеровская область), Хурба (г. Комсомольск-на-Амуре, Хабаровский край), Кресты (г. Псков); восстановление искусственной взлетно-посадочной полосы аэропорта Чокурдах, Республика Саха (Якутия); реконструкция посадочной площадки Горный; строительство аэропортового комплекса "Центральный" (г. Саратов), 1-я очередь строительства (объекты федеральной собственности). Разработка программы государственных мер и	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	бюджетных инвестиционных проектов по развитию региональных и местных аэропортов в соответствии с Концепцией развития аэродромной сети России на период 2021 - 2030 годов	
3. Ликвидация разрывов и "узких мест" транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность		
Железнодорожный транспорт	комплексная реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива; усиление пропускной способности направления Волховстрой - Мурманск; усиление пропускной способности направления Дмитров - Сонково - Мга; развитие участка Коноша - Лабытнанги (при строительстве линии Надым - Салехард); строительство вторых путей и электрификация участка Выборг - Приморск - Ермилово; электрификация участков Ртищево - Кочетовка и Шарташ - Егоршино; комплексная реконструкция участка Трубная - Верхний Баскунчак - Аксарайская; комплексная реконструкция участка им. М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Кореновск - Тимашевская - Крымская с обходом Краснодарского узла; восстановление объектов железнодорожного	развитие железнодорожных линий на подходах к Санкт-Петербургскому железнодорожному узлу, Северному Кавказу, портам Приморского края, Дальнему Востоку, Московскому железнодорожному узлу, а также на выходах из Западной Сибири и Урала; строительство дополнительных главных путей на участках Вырица - Оредеж, Обозерская - Архангельск, Обозерская - Беломорск, Лабытнанги - Чум - Инта - Коноша, Тосно - Любань, Энем - Крымская, Анисовка - Саратов, Рыбное - Узуново, Чишмы - Ульяновск - Сызрань, Ульяновск - Инза, Нижний Новгород - Арзамас, Агрыз - Акбаш, Красногвардеец - Новоперелюбская, Новоперелюбская - Пугачевск, Пугачевск - Ершов, Зеленый Дол - Свияжск, Богданович - Егоршино -

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	транспорта в Чеченской Республике; усиление железнодорожной инфраструктуры участка Энем - Кривенковская; комплексная реконструкция линий Таманского полуострова; строительство обхода Саратовского железнодорожного узла; развитие железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали (Тайшет - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань) с участком Транссибирской железнодорожной магистрали Тайшет - Волочаевка - Комсомольск-на-Амуре; комплексное развитие участка Тайшет - Междуреченск; комплексная реконструкция участка Карымская - Забайкальск; развитие участка Барановский - Хасан; развитие участка Биробиджан - Ленинск; модернизация железнодорожной инфраструктуры о. Сахалин; реконструкция участка Тобольск - Сургут - Коротчаево; развитие участка Чишмы - Инза; развитие Санкт-Петербургского транспортного узла;	Алапаевск - Смычка, Азиатская - Чусовская, Чусовская - Левшино, Левшино - Няр, Левшино - Пермь, Чусовская - Няр, Сибирская - Среднесибирская, Татарская - Карасук, Юрга - Топки - Проектная, Томусинская - Ерунаково, Тайшет - Саянская, Дема - Чишмы, Тында - Комсомольск, Тында - Бамовская; электрификация участков Обозерская - Архангельск, Сенная - Пугачевск - Красногвардеец, Нерехта - Иваново - Новки, Владимир - Тумская, Рыбное - Узуново, Плеханово - Сухиничи - Занозная - Смоленск - Рудня, Кинель - Оренбург, Кандры - Инза, Ульяновск - Сызрань, Карасук (Осолдино) - Татарская, Заудинский - Наушки, Войновка - Новый Уренгой и участки Байкало-Амурской магистрали. Перспективным полигоном курсирования длинносоставных поездов выбраны направления от г. Санкт-Петербурга и г. Москвы до Черноморского побережья Кавказа (Адлер, Анапа, Новороссийск),

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	развитие Московского транспортного узла; развитие Екатеринбургского транспортного узла; формирование южного обхода Большой Московской окружной железной дороги. Строительство дополнительного главного пути на участке Москва - Крюково. Всего предусматривается строительство дополнительных главных путей - 5,19 тыс. км, оборудование автоблокировкой - 1,74 тыс. км, электрификация линий - 1,35 тыс. км. Предполагается осуществление поэтапной модернизации инфраструктуры основных пассажиронапряженных направлений сети железных дорог России для организации регулярного обращения пассажирских поездов длиной до 22 - 24 вагонов	Поволжье и Урал - Черноморское побережье Кавказа (Адлер, Анапа, Новороссийск), Север и Приполярье - Черноморское побережье Кавказа (Адлер, Анапа, Новороссийск), Европейская часть России - Крым. Всего предусматривается строительство дополнительных главных путей - 2,63 тыс. км; электрификация линий - 7,82 тыс. км
Дорожное хозяйство	строительство и реконструкция участков автомобильных дорог федерального значения, расположенных в пределах Московского транспортного узла; строительство Центральной автомагистрали г. Сочи "Дублер Курортного проспекта", строящейся от 172-го километра федеральной автомобильной дороги М-27 Джубга - Сочи (р. Псахе) до начала обхода г. Сочи (р. Агура); строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 "Холмогоры" - от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска; реконструкция участков автомобильной дороги М-9	реконструкция автомобильной дороги Екатеринбург - Омск - граница Казахстана; реконструкция автомобильной дороги Челябинск - Екатеринбург; реконструкция автомобильной дороги М-27 на участке от М-4 до г. Пятигорска; строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 "Байкал" - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск,

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	"Балтия" - от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу); строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 "Байкал" - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы; строительство и реконструкция автомобильной дороги М-60 "Уссури" - от Хабаровска до Владивостока; строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 "Кавказ" - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку); реконструкция участков автомобильной дороги М-5 "Урал"; строительство участков Восточного обхода г. Новосибирска; строительство участков автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный; строительство автомобильной дороги от автомобильной дороги федерального значения Хабаровск - Владивосток до автомобильной дороги Владивосток - Находка - порт Восточный в Приморском крае; строительство и реконструкция подъездов от федеральной автомобильной дороги "Амур" Чита - Хабаровск к населенным пунктам Забайкальского	Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы; строительство и реконструкция автомобильной дороги М-60 "Уссури" - от Хабаровска до Владивостока; строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 "Кавказ" - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку)

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	края (Песчанка, Ключевский, Нерчинск, Сбега, Ксеньевская, Урюм, Ульякан, Девенда, Тупик)	
Внутренний водный транспорт	строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла; строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге (п. Большое Козино); строительство Багаевского гидроузла на р. Дон (пос. Арпачин); увеличение гарантированных габаритов судовых ходов на 27,5 тыс.км (с 20,9 до 48,4 тыс. км, в том числе на Единой глубоководной системе европейской части России - 4,1 тыс. км) до параметров, обеспечивающих полную загрузку транспортного флота; увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой и отражательной обстановкой на 18,6 тыс. км (с 48,4 до 67 тыс. км) для обеспечения роста объемов транспортных услуг; строительство речных судов технического флота; реализация проектов реконструкции комплекса пришлюзовых и межшлюзовых причальных сооружений Вытегорского района гидросооружений и судоходства федерального бюджетного учреждения "Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей", укрепление	строительство речных судов технического флота (за период 2012 - 2023 годов), в том числе обстановочных судов - 403 единицы, дноуглубительных снарядов - 64 единицы; оснащение средств навигационного оборудования геоинформационными системами контроля позиционирования и технического состояния

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	берегов водораздельного канала, улучшение судоходных условий на подходном канале к шлюзу № 1 Волго-Донского судоходного канала	
4. Увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения		
Железнодорожный транспорт	начало создания высокоскоростной магистрали (ВСМ-2) Москва - Нижний Новгород - Казань - Екатеринбург (с возможным ответвлением на Пермь и Уфу) протяженностью 1563 км на участке Москва - Нижний Новгород - Казань (протяженностью 803 км)	создание новой высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ-1) Москва - Санкт-Петербург (протяженностью 659 км); завершение создания высокоскоростной магистрали (ВСМ-2) Москва - Нижний Новгород - Казань - Екатеринбург (с возможным ответвлением на Пермь и Уфу) протяженностью 1563 км на участке Казань - Екатеринбург (протяженностью 760 км) и ответвлениями на Пермь и Уфу; строительство высокоскоростной магистрали Казань - Самара (протяженностью 560 км) - ответвления от ВСМ-2 Москва - Нижний Новгород - Казань - Екатеринбург;

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
		создание новой высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Ростов - Адлер (протяженностью 1470,6 км)
Дорожное хозяйство	строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань (включая обход гг. Балашихи, Ногинска); строительство скоростной автомобильной дороги М-11 Москва - Санкт-Петербург; строительство скоростной автомобильной дороги Краснодар - Абинск - Кабардинка; строительство и реконструкция автомобильной дороги М-4 "Дон"; реконструкция автомобильной дороги М-3 "Украина"; строительство скоростной автомобильной дороги М-3 "Украина" по новому направлению; реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия"; строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги; строительство и реконструкция автомобильной дороги М-1 "Беларусь"; строительство скоростной автомобильной дороги Казань - Бавлы - Кумертау - граница Казахстана в составе международного транспортного коридора	строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань (включая обход гг. Балашихи, Ногинска); реконструкция автомобильной дороги М-3 "Украина"; строительство скоростной автомобильной дороги Казань - Екатеринбург с обходом Екатеринбурга; строительство нового направления автомобильной дороги М-2 "Крым"; строительство и реконструкция скоростной автомобильной дороги Казань - Ульяновск - Саратов - Волгоград - Батайск (юго-западная хорда); строительство и реконструкция скоростной автомобильной дороги Порт Кавказ - Новороссийск - Джубга - Сочи - граница Абхазии; строительство скоростной автодороги Казань - Бавлы - Кумертау - граница

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Европа - Западный Китай со строительством мостового перехода через р. Каму; строительство скоростного международного транспортного коридора "Запад - Восток" по новому направлению; строительство скоростного международного транспортного коридора "Север - Юг" по новому направлению; строительство участка международного автодорожного маршрута "Европа - Западный Китай"	Казахстана в составе международного транспортного коридора Европа - Западный Китай со строительством мостового перехода через р. Каму; строительство скоростной автодороги Озинки - Саратов - Воронеж - Курск - граница Белоруссии; строительство скоростной автомобильной дороги М-11 Москва - Санкт-Петербург; строительство и реконструкция автомобильной дороги М-1 "Беларусь"; окончание строительства скоростного международного транспортного коридора "Запад - Восток" по новому направлению; окончание строительства скоростного международного транспортного коридора "Север - Юг" по новому направлению; строительство скоростного международного автодорожного маршрута "Северо-Западная хорда"; строительство скоростного международного автодорожного маршрута "Юго-Западная хорда"; окончание строительства участка

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
		международного автодорожного маршрута "Европа - Западный Китай"
	5. Развитие транспортных систем крупных городских агломераций	
Транспортный комплекс городских агломераций	разработка и принятие комплексных транспортных схем агломерационного уровня; создание комплексных интермодальных транспортных систем городских агломераций, в том числе создание и развитие системы комфортных транспортно-пересадочных узлов - пассажирских хабов, создание приоритетных условий движения общественного транспорта; введение единого городского электронного интермодального билета и клиенто-ориентированных тарифных решений в этой сфере, трансформация пригородных поездов в городские поезда, являющиеся полноценной частью системы внутригородских транспортных сообщений; развитие систем легкорельсового транспорта; создание информационных систем для пассажиров городского транспорта и участников движения, обеспечивающих оптимизацию поездок; принятие долгосрочных транспортных стратегий городских агломераций; разработка и создание интеллектуальных транспортных систем в городах Российской Федерации как комплексной интегрированной	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	системы информационного обеспечения и управления транспортом, включая внедрение систем автоматизированного управления, в том числе: дорожным движением в городах, на внегородских магистралях и автодорогах, наземным городским и пригородным пассажирским транспортом, объектами парковочного пространства; действиями в условиях инцидентов, нештатных и чрезвычайных ситуаций, в том числе оперативного управления парком специальных транспортных средств (МЧС России, Государственной инспекции безопасности дорожного движения, скорой медицинской помощи), грузовыми перевозками в городских агломерациях, парком транспортных средств и взаимодействием со службами эксплуатации и капитального строительства автодорог; оплатой услуг транспорта и транспортной инфраструктуры (в том числе внедрение электронных платежей на различных видах транспорта и на платных элементах дорожной инфраструктуры, сбор платы за проезд грузового транспорта, использование для этой цели различных систем идентификации и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС/GPS);	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	информированием пассажиров и участников движения	
Железнодорожный транспорт	реализация генеральной схемы развития Московского железнодорожного узла, в том числе: превращение пригородного движения в Московском железнодорожном узле в пригородно-городское, интенсификация интермодального движения электропоездов из аэропортов в г. Москву и организация движения между ними, развитие системы тактовых пригородных перевозок между г. Москвой и крупными городами Московской области; обеспечение пассажирских перевозок в дальнем следовании, в том числе развитие скоростных пассажирских перевозок в связях г. Москвы с крупными региональными центрами; решение задачи максимальной разгрузки железнодорожного узла от грузовых транспортных перевозок и оптимизация грузовой работы в самом узле; разработка генеральных схем развития железнодорожных узлов таких крупных городов Российской Федерации, как Санкт-Петербург, Екатеринбург и других; использование существующих наземных железных дорог, расширение их функций как одного	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	из наиболее эффективных видов транспорта в зоне "город-пригород". Запуск пассажирского движения на Московской кольцевой железной дороге; реализация генеральной схемы развития Санкт-Петербургского железнодорожного узла, в том числе увеличение пропускной способности участков и станций в связи с увеличением пассажиропотоков путем комплексной модернизации станционной инфраструктуры и строительства дополнительных главных путей; реализация генеральной схемы развития Екатеринбургского железнодорожного узла, в том числе: организация маятникового движения электропоездов в пригородном сообщении; организация внутригородских пассажирских перевозок железнодорожным транспортом между крупными жилыми зонами Петербургской городской агломерации со строительством и реконструкцией транспортно-пересадочных узлов; организация интермодальных пассажирских перевозок в сообщении Балтийский вокзал - аэропорт Пулково; вынос грузовой работы за пределы города; строительство и модернизация пассажирских технических станций;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	максимальное использование мощности существующих устройств с необходимой их планомерной реконструкцией и усилением при одновременной рационализации пропуска транзитных грузопотоков и организации местной работы и создании комфортных условий для пассажиров дальнего и пригородного сообщений; создание новых мощностей по пропуску и переработке поездопотоков после полного исчерпания мощностей существующих устройств с учетом предусматриваемой их реконструкции и модернизации	
Метрополитены	завершение принятой программы строительства метрополитена г. Москвы	разработка и реализация программ строительства метрополитена г. Санкт-Петербурга и г. Казани (до 2025 года); разработка и реализация программ строительства метрополитена гг. Нижнего Новгорода, Екатеринбурга, Новосибирска (до 2030 года)
Наземный пассажирский транспорт общего пользования	реорганизация маршрутной сети городского транспорта общего пользования с выделением магистральных и подвозочных маршрутов (транк-фидерная схема маршрутизации); развитие скоростных систем наземного транспорта	внедрение систем легкорельсового транспорта в крупных и средних городах

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	(скоростной трамвай, скоростной автобус в крупных и средних городах), предусматривающее государственное финансирование разработок в области создания современного подвижного состава легкорельсового транспорта; обновление нормативной базы в области проектирования легкорельсового транспорта; обеспечение реализации пилотных проектов в области легкорельсового транспорта, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства; разработка и реализация пилотных проектов строительства легкорельсового транспорта в гг. Москве, Владивостоке, Иркутске; разработка и реализация программы строительства инфраструктуры для скоростных автобусов в гг. Краснодаре и Ростове-на-Дону	
Улично-дорожная сеть и автомобильный транспорт	совершенствование комплексных схем организации дорожного движения в городских агломерациях; увеличение связности улично-дорожной сети в периферийных районах городов; поэтапное формирование двухконтурной конфигурации улично-дорожной сети крупнейших городских агломераций с функциональным разделением контура городских улиц и контура скоростных автомобильных дорог;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	исключение из технических регламентов категории "магистральная улица непрерывного движения"; введение стандартов и регламентов размещения и парковки автомобилей, адекватных уровню автомобилезации населения, а также типам застройки и планировки; введение режима платной парковки в городских центрах и окрестностях транспортных узлов; введение стандартов и регламентов использования грузовых автомобилей и организации грузовых логистик, обеспечивающих минимизацию суммарного пробега грузовых автомобилей по улично-дорожной сети города; ограничение движения большегрузного транспорта; создание цивилизованного рынка таксомоторных перевозок в сегментах такси по вызову и найма "от бордюра" такси; развитие инфраструктуры пешеходной и велосипедной транспортной доступности объектов городских агломераций; создание интеллектуальных транспортных систем управления автомобильным транспортом, в том числе с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и высокоэффективных информационно-телекоммуникационных технологий	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
6. Создание единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта, грузовладельцев, других участников транспортного процесса, таможенных и государственных контрольных органов		
Транспортный комплекс	создание автоматизированной системы управления транспортным комплексом; разработка Национальной платформы интеллектуальных транспортных систем; внедрение в рамках Национальной платформы интеллектуальных транспортных систем: глобальных навигационных систем в транспортном комплексе; электронных систем управления и безопасности в транспортном комплексе; систем управления и навигационного обеспечения на автомобильном транспорте, включая международные перевозки; систем управления и навигационного обеспечения на морском и речном транспорте; систем управления транспортными процессами и навигационного обеспечения железнодорожного транспорта; систем управления транспортными потоками на автомагистралях и на городских улично-дорожных сетях, в том числе мониторинг состояния, метеоусловий и безопасности движения, взимание платы за проезд;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	систем управления, обеспечения санкционированного доступа и взимания платы на пассажирском транспорте общего пользования, метрополитене, в пригородном железнодорожном сообщении; картографического обеспечения; создание транспортных средств всех видов, оснащенных современными средствами навигации, контроля функционирования и управления; внедрение навигационных систем на основе технологий ГЛОНАСС в транспортном комплексе Российской Федерации, включая: системы управления (диспетчеризации) и контроля общественного пассажирского автотранспорта; системы управления (диспетчеризации) и контроля такси; системы управления и контроля грузовых перевозок; системы обеспечения контроля безопасности перевозок особо важных, опасных и специальных грузов; системы обеспечения общей безопасности перевозок; системы управления специальным автомобильным транспортом (аварийных служб, пожарной охраны, медицинских служб, полиции, МЧС России, экологической безопасности и других);	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	приоритетную реализацию проекта "Экстренное реагирование при авариях - ГЛОНАСС" ("ЭРА-ГЛОНАСС") как важнейшего и самого масштабного инфраструктурного проекта внедрения ГЛОНАСС и обеспечения безопасности на транспорте; системы управления внедорожными операциями специального автотранспорта (геологоразведка, добыча полезных ископаемых, строительство, сельское хозяйство); системы платности дорог; системы информирования участников движения; системы информирования пассажиров о маршрутах и расписании движения общественного транспорта; обеспечение приоритетного использования глобальной навигационной системы ГЛОНАСС при разработке, внедрении и применении навигационно-информационных систем на всех уровнях управления транспортным комплексом; создание условий для массового применения глобальной навигационной системы ГЛОНАСС при создании персональных навигационных и информационных продуктов и услуг в сфере транспорта; совершенствование нормативно-правовой базы внедрения и применения глобальной навигационной системы ГЛОНАСС на транспорте; создание системы сертификации и лицензирования	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	программных и аппаратных решений с использованием систем навигации	
Железнодорожный транспорт	внедрение новых технологий обработки перевозочных документов на пограничных переходах и в морских портах; внедрение системы позиционирования и автоматизированного контроля сохранности грузов в пути следования; внедрение технологий взаимодействия с клиентами через информационно-телекоммуникационную сеть "Интернет"	
Дорожное хозяйство	внедрение интеллектуальных транспортных систем на сети автомобильных дорог федерального значения, где отмечается наиболее высокий уровень интенсивности движения транспортных потоков, со следующими функциями: мониторинг автотранспортных потоков; управление автотранспортными потоками с помощью управляемых дорожных знаков, регламентирующих скорость движения и специализации полос движения (по составу движения и направлениям в зонах транспортных развязок); информирование водителей о транспортной ситуации с помощью электронных табло и	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	управляемых дорожных знаков; автоматический мониторинг погодных условий, позволяющий существенно снизить уровень аварийности; создание системы электронных платежей (на сети платных дорог), предусматривающей дифференцированную оплату в зависимости от типов транспортных средств, нагрузки на ось и экологичности двигателей	
Морской и внутренний водный транспорт	разработка и опытное внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских (речных) грузовых и пассажирских перевозок; внедрение 1-го этапа интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских (речных) грузовых и пассажирских перевозок (электронная передача данных администрациям морских портов и государственным контрольным органам о судах и автоматизированное планирование пропуска судов в морских пунктах пропуска); разработка нормативных правовых актов, уточняющих регламенты государственных контрольных органов в пунктах пропуска для применения стандартов интегрированной электронной системы оформления и сопровождения	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	морских (речных) грузовых и пассажирских перевозок; внедрение интегрированной электронной системы оформления и сопровождения морских (речных) грузовых и пассажирских перевозок в морских и речных пунктах пропуска; разработка и внедрение унифицированных электронных перевозочных и товаросопроводительных документов на морском и речном транспорте	
	7. Комплекс мероприятий по подготовке к проведению в 2018 году в Российской Федерации чемпионата мира по футболу	
Воздушный транспорт	предусмотрена реализация следующих проектов: реконструкция аэропортового комплекса (г. Волгоград); реконструкция (восстановление) аэродромных покрытии в аэропорту Кольцово, г. Екатеринбург, Свердловская область (2-я очередь); реконструкция и развитие аэропорта Храброво, г. Калининград, Калининградская область (2-я очередь); реконструкция 2-й летной зоны аэропорта Домодедово; реконструкция и развитие аэропорта Домодедово; объекты федеральной собственности (1-я и 2-я	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	очереди строительства); реконструкция и развитие аэродрома международного аэропорта Шереметьево (1-я очередь реконструкции); реконструкция международного аэропорта Шереметьево (2-я очередь); строительство комплекса новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) международного аэропорта Шереметьево, Московская область; реконструкция и развитие аэропорта Внуково (аэродром, средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением); реконструкция (восстановление) искусственных аэродромных покрытий и замена светосигнального оборудования на искусственной взлетно-посадочной полосе - 1 международного аэропорта Нижний Новгород (2-я очередь строительства); реконструкция (восстановление) искусственных аэродромных покрытий и замена светосигнального оборудования на искусственной взлетно-посадочной полосе - 2 международного аэропорта Нижний Новгород (1-я очередь строительства); строительство аэропортового комплекса "Южный" (г. Ростов-на-Дону); создание и реконструкция объектов, входящих в состав имущества аэропорта Пулково, г. Санкт-Петербург;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	реконструкция и модернизация международного аэропорта Курумоч, г. Самара; реконструкция аэропортового комплекса, г. Саранск (1-й этап реконструкции); расширение мест стоянок воздушных судов (21 место стоянки под расчетный тип воздушного судна); реконструкция аэропортового комплекса (г. Саранск) (2-й этап реконструкции)	
Улично-дорожная сеть	реконструкция автомобильной дороги "Шоссе Авиаторов" от международного аэропорта Волгоград до ул. Историческая ("Самарский разъезд"); реконструкция автомобильной дороги Калининград - Мамоново II (пос. Новоселово) - граница Республики Польша, Калининградская область; строительство улично-дорожной сети на территории острова, обеспечивающей подъезд к стадиону, г. Калининград; реконструкция подъезда к Нижегородскому аэропорту, ул. Ореховская, Патриотов, Минеева, Коломенская, просп. Молодежный в Автозаводском районе, г. Нижний Новгород; строительство магистральной улицы общегородского значения Южный подъезд - ул. Левобережная, обеспечивающей подъезд к	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	стадиону, г. Ростов-на-Дону; строительство автомобильной дороги от магистрали "Дон" до спортивно-рекреационной зоны левого берега р. Дон, г. Ростов-на-Дону; реконструкция автомобильной дороги Волжский - аэропорт Курумоч; реконструкция Московского шоссе на участке от проспекта Кирова до АЗС № 115 "Роснефть" городского округа Самара, обеспечивающего подъезд к стадиону; строительство путепроводной развязки на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским проспектом, обеспечивающей подъезд к аэропорту; реконструкция автодороги до аэропорта г. Саранска; строительство транспортной развязки на пересечении ул. Красная и Севастопольская, г. Саранск, обеспечивающей подъезд к аэропорту	
Инфраструктура городского пассажирского транспорта	продление линии метрополитена от станции "Московская" до станции "Стрелка", г. Нижний Новгород; строительство участка Невско-Василеостровской линии метрополитена от станции "Приморская" до станции "Улица Савушкина", включая станцию "Новокрестовская", г. Санкт-Петербург	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
II. Цель "Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны"		
1. Обновление и наращивание парков грузового подвижного состава на основе транспортно-экономического баланса		
Железнодорожный транспорт	стимулирование привлечения частных инвестиций в обновление локомотивного парка, закупка за счет всех источников 6132 новых локомотивов, а также модернизация с продлением срока службы 7845 локомотивов	стимулирование привлечения частных инвестиций в обновление локомотивного парка, закупка за счет всех источников 8143 локомотивов, а также модернизация 1424 локомотивов
Морской транспорт	стимулирование обновления транспортного флота на основе реализации нормативных правовых актов, направленных на поддержку российского судоходства и судостроения, обеспечение конкурентных схем кредитования строительства судов	стимулирование обновления транспортного флота на основе реализации нормативных правовых актов, направленных на поддержку российского судоходства и судостроения, обеспечение конкурентных схем кредитования строительства судов; пополнение морского флота российских судоходных компаний 588 судами суммарным дедвейтом 19,5 млн. тонн
Внутренний водный транспорт	стимулирование обновления транспортного флота на основе реализации нормативных правовых актов, направленных на поддержку российского судоходства и судостроения, обеспечение конкурентных схем кредитования строительства судов;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	строительство речных грузовых и вспомогательных судов (13549 единиц)	
Промышленный транспорт	закупка 1520 и модернизация 4520 локомотивов	закупка 2050 и модернизация 4625 локомотивов
2. Создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг		
Транспортный комплекс	выявление и анализ ключевых точек роста рынка транспортных услуг во взаимосвязи с макропараметрами развития добывающих отраслей экономики; разработка предложений по определению оптимальных логистических мультимодальных цепочек; определение оптимальных видов транспорта для различных категорий грузов; разработка карты показателей-измерителей эффективности процессов в сравнении с лучшими зарубежными практиками; совершенствование тарифной политики, предусматривающее сочетание механизмов свободного ценообразования с государственным регулированием; подготовка ФСТ России совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проекта постановления	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Правительства Российской Федерации о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2008 г. № 293 "О государственном регулировании и контроле цен (тарифов, сборов) на услуги естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей", направленных на дерегулирование деятельности субъектов естественных монополий в морских портах, оказывающих услуги по предоставлению причалов, погрузке и выгрузке грузов, хранению грузов, и на сохранение при этом государственного ценового регулирования в отдельных морских портах, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях	
Железнодорожный транспорт	формирование конкурентного рынка транспортных услуг: продление ключевых положений целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2030 года; создание условий для формирования нескольких крупных операторских компаний, имеющих общесетевой характер деятельности; развитие конкуренции в сегменте перевозочной деятельности в соответствии с соглашениями	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Единого экономического пространства в рамках законодательства Российской Федерации с допуском иностранных перевозчиков в рамках приграничных плеч работы локомотивов; лицензирование деятельности локальных перевозчиков; сохранение интеграции общесетевого перевозчика и владельца инфраструктуры; повышение скоростей движения грузовых поездов, в том числе за счет: снижения затрат, связанных с нахождением межгосударственных транспортных потоков на технических станциях, их переработкой и продвижением по участкам, за счет концентрации работы на более мощных и экономически эффективных объектах инфраструктуры, ускорения и транзита продвижения вагонопотоков; внедрения технологий перевозок грузов маршрутами, способствующих сокращению сроков, повышению надежности и ритмичности доставки грузов, ускорению оборота вагонов, уменьшению объема их переработки на станциях, экономии материальных средств, созданию обеспечения сохранности грузов при перевозках, в том числе с внедрением новых типов вагонов, технические характеристики которых должны обеспечивать улучшение использования вместимости путей и	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	ускорение выполнения грузовых операций; гармонизации норм веса и длины грузовых поездов, унифицированных для контейнерных и других ускоренных поездов, для маршрутов массовых грузов, для поездов из порожних вагонов; оптимизации сети межгосударственных сортировочных станций с установлением предельных нормативов времени нахождения на них перерабатываемых вагонов в межгосударственном сообщении; широкого применения групповых поездов различных скоростных категорий; оптимизации схем и длин участков обращения локомотивов пассажирского и грузового движения в межгосударственном сообщении, в том числе с применением электровозов с несколькими системами питания; совершенствования планирования перевозок грузов и организации перемещения порожних вагонов в межгосударственном сообщении с учетом пропускных способностей приоритетных транспортных направлений и емкостей путевого развития станций; увеличения количества сортировочных путей и устройства парков местной работы с сортировочно-группировочными устройствами для детализированной подборки местных и порожних	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	вагонов на сортировочных станциях в районах сети с интенсивной грузовой работой; устройства удлиненных путей для операций с поездами повышенного веса и длины с обеспечением условий для работы средств механизации технического обслуживания грузовых вагонов на сортировочных станциях, обеспечивающих работу основных транзитных коридоров; устройства специальных технологических линий для частичной переработки составов и секционированных приемо-отправочных путей для операций с групповыми поездами на сортировочных станциях, где сохраняются операции по перелому веса и длины составов, и станциях, работающих с поездами ускоренного режима продвижения; совершенствование государственного тарифного регулирования, в том числе за счет: сближения тарифных классов грузов (с возможным уходом от дифференциации по классам грузов); введения тарифного коридора; дерегулирования тарифов на услуги по перевозке в конкурентных сегментах рынка, в том числе с другими видами транспорта; повышения долгосрочной предсказуемости тарифов;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	ухода от государственного тарифного регулирования услуг по предоставлению вагонов под перевозку грузов (вагонной составляющей) и развития механизмов саморегулирования данного сегмента рынка	
Транспортно-логистический сектор	разработка проектов нормативных равовых актов о логистической деятельности, о статусе логистического оператора, о логистических технологиях транспортировки, о формате государственно-частного партнерства для объектов транспортно-логистической инфраструктуры	создание модели рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг, обеспечивающих устойчивое удовлетворение спроса на грузовые перевозки, доступность, надежность и качество услуг на уровне международных стандартов; разработка стандартизованного комплекса транспортно-логистических услуг 3PL-провайдера (логистического оператора); повышение доли управленческой логистики в общем объеме транспортно-логистической деятельности; развитие спектра сопутствующих услуг в транспортно-логистических центрах

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года

3. Создание интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных инфотелекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов, обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий

Транспортный комплекс	оснащение транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, в том числе воздушных судов, морских судов и судов внутреннего речного и смешанного (река - море) плавания, автотранспортных средств, подвижного состава железнодорожного транспорта
Железнодорожный транспорт	внедрение управления движением на основе спутниковых технологий и автоматической идентификации подвижного состава; создание автоматизированных центров управления и расширение функций диспетчерской централизации (линии скоростного и высокоскоростного движения); внедрение компьютерных систем управления на станциях с использованием цифрового радиоканала; внедрение систем интервального регулирования движения поездов без светофоров с применением спутниковой навигации и цифрового радиоканала; внедрение комплексных компьютерных систем на сортировочных станциях, включая автоматическое управление локомотивами;

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	внедрение комплексных устройств диагностики на границах маршрутов; создание специальных центров приема и обработки информации со спутников о состоянии инфраструктуры для основных направлений (контроль основных направлений на участках с пассажирским движением); обеспечение соответствия систем управления и систем обеспечения безопасности международным стандартам; использование системы мониторинга и телеуправления напольными устройствами железнодорожной автоматики; внедрение рельсовых цепей тональной частоты с цифровой обработкой информации; внедрение специальных подвижных средств для автоматизации контроля инфраструктуры; внедрение цифровых систем связи на линиях первой и второй категории, а также спутниковых систем на малодеятельных линиях; внедрение стандарта связи GSM-R; применение на узловых станциях системы широкополосной цифровой связи; внедрение комплексных устройств удаленного контроля местонахождения и состояния основных узлов подвижного состава	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Автомобильный транспорт	развитие рациональных систем перевозок грузов в крупных транспортных узлах для сокращения порожних пробегов, уменьшения времени простоя автомобилей в погрузочно-разгрузочных пунктах и повышения коэффициента использования грузоподъемности автомобилей	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Транспортно-логистический сегмент	развитие современных логистических технологий и комплексного транспортно-логистического сервиса в транспортном комплексе в целях доведения коммерческой скорости транспортировки товаров и надежности их доставки от двери до двери на основных транзитных и магистральных направлениях перевозок до уровня лучших мировых стандартов; снижение до 2030 года времени обработки партий грузов в основных узлах транспортно-логистической сети, в том числе в пунктах пропуска через государственную границу и доведение его до уровня мировых стандартов; полный переход к оформлению на пограничных переходах интермодальных транспортных единиц по принципу "одного окна" на базе электронного документооборота; увеличение коммерческой скорости по международным транспортным коридорам с 500 км/сутки в 2011 году до 1200 км/сутки в 2030 году	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
4. Обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России, в том числе по Северному морскому пути		
Морской транспорт	поощрение паромного сообщения, в том числе: упрощение портовых формальностей и приоритетное оформление в пунктах пропуска; организация приоритетного оказания услуг, обработки и обслуживания в портах	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Внутренний водный транспорт	создание электронных навигационных карт на боковых и малых реках; развитие судоходства на боковых и малых реках	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
5. Развитие перевозок внутренним водным транспортом и технологий, обеспечивающих переключение на него грузопотоков в период навигации		
Внутренний водный транспорт	законодательное ограничение на уровне субъектов Российской Федерации использования большегрузных автомобилей в городах, где имеются внутренние водные пути; регулирование стоимости топлива для предприятий внутреннего водного транспорта в условиях роста цен	законодательное ограничение на уровне субъектов Российской Федерации использования большегрузных автомобилей в городах, где имеются внутренние водные пути; регулирование стоимости топлива для предприятий внутреннего водного транспорта в условиях роста цен

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
6. Расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для малого и среднего бизнеса		
Железнодорожный транспорт	развитие перспективной технологии концентрации контейнеропотоков на регулярных контейнерных поездах между крупными терминалами с постепенным сокращением объемов перевозок в составе сборных поездов; формирование сети регулярного сообщения контейнерных поездов следующих категорий: местный контейнерный поезд, маршрутный контейнерный поезд, ускоренный маршрутный контейнерный поезд; консолидация и контейнеризация мелких и малотоннажных отправок; совершенствование технологий перевозок контейнеров, в том числе за счет использования современного подвижного состава, позволяющего увеличить скорость движения и вместимость контейнерного поезда; улучшение уровня информационного обеспечения перевозок, в том числе за счет внедрения межведомственного электронного документооборота, применения технологии обязательного предварительного информирования таможенных органов о перемещаемых товарах и создания сети транспортно-логистических центров;	проведение комплекса мероприятий для увеличения маршрутной скорости курсирования контейнерных поездов в среднем по сети до 800 км/сутки, в том числе в рамках проекта "Транссиб за 7 суток" - 1700 км/сутки

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	развитие и модернизация терминальной инфраструктуры и станций, выполняющих существенные объемы переработки контейнерных отправок (модернизация контейнерных терминалов и строительство новых контейнерных терминалов, способных принимать полносоставные контейнерные поезда и обеспечивать быструю и эффективную обработку поездов, включая прием и погрузку, выдачу грузов в контейнерах, перегруз контейнеров с одного поезда на другой); внесение изменений в правила перевозок грузов железнодорожным транспортом в части перевозок грузов в крупнотоннажных контейнерах в составе контейнерных поездов, которые определят понятие контейнерного поезда, порядок и места формирования контейнерного поезда, а также возможность оформления контейнерного поезда одной накладной; изменение методологии построения тарифов на перевозки контейнеров, в том числе переход от тарификации за контейнер к тарификации за вагон с контейнерами и за контейнерный поезд с учетом массы перевозимого груза и тары контейнеров; введение единой накладной на контейнерный поезд; совершенствование системы государственного контроля и управления в области транзитных перевозок, в том числе в части ограничения	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	таможенного контроля транзитных контейнеров органами ФТС России проверкой целостности средств идентификации и запорно-пломбировочных устройств; перевозка грузов под таможенным контролем, в том числе за счет согласования с ФТС России выпуска документов внутреннего таможенного транзита без привязки к номеру вагона и возможности завершения процедуры внутреннего таможенного транзита после доставки контейнеров на складе временного хранения получателя; повышение уровня взаимодействия и кооперации с партнерами по реализации логистических технологий и интермодальных схем перевозок; увеличение скорости перевозки контейнеров до 800 км/сутки; развитие географии маршрутных контейнерных перевозок; увеличение количества 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;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	развитие международных транспортных коридоров, проходящих через Россию; упрощение и ускорение таможенных процедур международного транзита; увеличение парка современного специализированного подвижного состава; выработка норм экологического права; совершенствование таможенного законодательства; разработка и сертификация подвижного состава; разработка оптимальных тарифов при соблюдении условий выгодности перевозок для автомобильного и железнодорожного транспорта; разработка технологии взаимодействия всех участников перевозки; проведение комплекса мероприятий для увеличения маршрутной скорости курсирования контейнерных поездов в среднем по сети до 600 км/сутки, в том числе в рамках проекта "Транссиб за 7 суток" - 1600 км/сутки	
Внутренний водный транспорт	развитие логистических маршрутов перевозки контейнеров судами внутреннего водного транспорта; развитие контейнерных и контрейлерных перевозок контейнеропригодных грузов по международному коридору "Север - Юг" внутренним водным транспортом	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Автомобильный транспорт	разработка, утверждение и введение в действие новых правил перевозок контейнерных, тяжеловесных и иных особых видов грузов автомобильным транспортом	

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

1. Планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса

Морской и внутренний водный транспорт	строительство морского порта Сочи с береговой инфраструктурой с целью создания международного центра морских круизных и пассажирских перевозок	разработка и реализация программы развития морского и речного пассажирского и круизного флота и береговой инфраструктуры для обслуживания пассажиров в Российской Федерации на долгосрочный период; строительство 70 пассажирских морских судов (включая грузопассажирские паромные) на класс Российского морского регистра судоходства; строительство речных пассажирских судов - 683 единицы; разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
		развития речных пассажирских перевозок
Воздушный транспорт	реализация мер государственной поддержки приобретения воздушных судов российскими авиакомпаниями с учетом условий Всемирной торговой организации; обновление парка воздушных судов за счет поставок 500 - 650 пассажирских самолетов	реализация мер государственной поддержки приобретения воздушных судов российскими авиакомпаниями с учетом условий Всемирной торговой организации; обновление парка воздушных судов за счет поставок 900 - 1100 пассажирских самолетов
2. Развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок		
Железнодорожный транспорт	реализация проектов организации скоростного и высокоскоростного движения. К 2030 году пассажиропоток на скоростных и высокоскоростных поездах составит более 45 млн. человек в год, в том числе пассажиропоток на высокоскоростных поездах - более 31 млн. человек в год, пассажиропоток на скоростных поездах - порядка 14 млн. человек в год	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
3. Развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах		
Железнодорожный транспорт	переход к механизму социального заказа на пассажирские перевозки; обеспечение всепогодных и регулярных перевозок	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	пассажиров на социально значимых маршрутах, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера, Дальнего Востока и Забайкалья; определение экономически обоснованного уровня тарифов на пассажирские перевозки и компенсации потерь в доходах от введения государственного регулирования за счет субъектов всех уровней в полном объеме; усиление ответственности субъектов Российской Федерации за организацию пригородных перевозок, формирование соответствующего механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении	
Морской и внутренний водный транспорт	участие субъектов Российской Федерации в финансировании строительства пассажирского флота; субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров; содержание внутренних водных путей с гарантированными глубинами судовых ходов; внесение изменений в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного	участие субъектов Российской Федерации в финансировании строительства пассажирского флота; субсидирование из регионального и муниципального бюджетов перевозчиков, выполняющих социально значимые перевозки пассажиров; содержание внутренних водных путей с гарантированными глубинами судовых ходов

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	транспорта в части введения понятия социально значимые перевозки; разработка порядка формирования социально значимых маршрутов и обеспечения их финансирования; строительство 10 судов за счет федерального бюджета и бюджета субъектов Российской Федерации для перевозок на социально значимых маршрутах Архангельской области, Республики Якутия, Сахалинской области, Камчатского края; строительство грузопассажирских паромов для направлений Усть-Луга - Балтийск (2 единицы), Ванино - Холмск (2 единицы), Владивосток - Корсаков - Южные Курильские острова - Петропавловск-Камчатский (2 единицы); строительство (реконструкция) с участием федерального, регионального бюджетов и средств частных инвесторов морских пассажирских терминалов с пунктами пропуска в морских портах Архангельск, Мурманск, Калининград, Новороссийск, Ростов-на-Дону, Астрахань, Махачкала, Находка, Корсаков, Петропавловск-Камчатский, Анадырь; строительство (реконструкция) с участием регионального бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров в гг. Москве, Санкт-	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Петербурге, Елабуге, Болгары, Свияжске, Архангельске, Волгограде, Ижевске, Перми, Тобольске, Салехарде, Хабаровске, Благовещенске, Нижнеленинском, Амурзете, Покровке	
Воздушный транспорт	обеспечение доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов; обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров - жителей Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, а также Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении; выделение субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации, расположенных на территории Приволжского федерального округа, на обеспечение доступности внутренних региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом, аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	4. Разработка и реализация социальных транспортных стандартов	
Морской и внутренний водный транспорт	внесение изменений в технические регламенты в части создания условий для инвалидов и маломобильных групп граждан при строительстве и эксплуатации пассажирских судов	
Автомобильный транспорт	совершенствование маршрутной сети пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и ее обустройство, направленное на обеспечение удобства для населения, на основе внедрения федеральных стандартов качества	
Воздушный транспорт	проведение исследований и разработка минимального социального стандарта авиатранспортной доступности, совершенствование воздушного законодательства Российской Федерации с целью предотвращения случаев отказа в авиаперевозке людям с ограниченными физическими возможностями; определение стандартов и методов контроля качества авиатранспортной и аэропортовой деятельности; обеспечение условий для создания малобюджетных авиакомпаний; сдерживание роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний за счет	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	развития конкуренции в аэропортовой деятельности путем сокращения монопольных сфер деятельности и перехода к осуществлению регистрационного принципа установления тарифов на услуги операторов (в том числе топливозаправка, техобслуживание воздушных судов, обработка багажа, грузов и почты); увеличение числа назначенных перевозчиков на международных линиях	
5. Формирование экономической и правовой модели конкурентного рынка доступных и высококачественных транспортных услуг для населения. Совершенствование допуска к коммерческой деятельности в сфере пассажирских перевозок		
Железнодорожный транспорт	повышение качества пассажирских перевозок, в том числе за счет: развития интермодальных перевозок в связях аэропорт - город; повышения скоростей движения; определения требований к развитию подвижного состава и инфраструктуры; развития скоростных и высокоскоростных перевозок; совершенствование тарифного регулирования, в том числе за счет определения экономически обоснованного уровня тарифов на пассажирские перевозки и компенсации потерь в доходах от	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	введения государственного регулирования за счет субъектов всех уровней в полном объеме	
Автомобильный транспорт	разработка и использование методических рекомендаций по регулированию тарифов на пассажирском автомобильном транспорте; определение и использование механизмов компенсации доходов при регулировании тарифов на пассажирском автотранспорте на основе государственных контрактов по обеспечению перевозок на социально значимых маршрутах	
Воздушный транспорт	исследование и разработка рекомендаций, направленных на улучшение инвестиционного климата в гражданской авиации, развитие рыночных отношений и методов регулирования рынка; совершенствование методов тарифного регулирования естественных монополий с целью формирования ставок аэронавигационных и аэропортовых сборов и тарифов, реально отражающих затраты на содержание и эксплуатацию инфраструктуры аэропортов и системы организации воздушного движения, интенсивность использования объектов инфраструктуры, объемы государственной поддержки;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	совершенствование методик контроля и оценки уровня конкуренции на рынке аэропортовых услуг и авиаперевозок с целью предотвращения случаев недобросовестной конкуренции на рынке авиаперевозок; совершенствование требований и процедур сертификации эксплуатантов воздушных судов с целью оправданной либерализации рынка авиаперевозок, сокращения использования количественных квот и замены их требованиями качества; внедрение дифференцированных сертификационных требований к аэропортам, аэродромам и посадочным площадкам с учетом особенностей и объемов их производственной деятельности с целью снижения затрат на содержание аэродромов; совершенствование системы контроля и финансового аудита авиакомпаний с целью обеспечения защищенности рынка от банкротства авиакомпаний, а также обеспечения адекватного финансирования авиакомпаниями мероприятий по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	6. Развитие региональных авиаперевозок	
Воздушный транспорт	государственная политика по снижению финансовой нагрузки на авиакомпании в сфере региональных и местных авиаперевозок; субсидии федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; расширение сети внутренних авиалиний с учетом в стратегии развития региональных и местных перевозок концентрации субсидируемых региональных и местных перевозок в ограниченном числе окружных аэропортов-хабов (7 - 10 единиц), что позволит консолидировать распределенный спрос на новые направления магистральных перевозок; определение механизмов взаимодействия и полномочий федеральных, региональных и муниципальных органов управления в целях согласования и реализации мер государственной поддержки развития региональной авиации; разработка региональных программ развития региональных и местных авиаперевозок; разработка стратегии развития региональных и местных перевозок в Российской Федерации с последующей ее корректировкой во взаимосвязи с Концепцией развития аэродромной сети России	государственная политика по снижению финансовой нагрузки на авиакомпании в сфере региональных и местных авиаперевозок; субсидии федеральным казенным предприятиям, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям; расширение сети внутренних авиалиний с учетом в стратегии развития региональных и местных перевозок концентрацию субсидируемых региональных и местных перевозок в ограниченном числе окружных аэропортов-хабов (7 - 10 единиц)

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	на период 2021 - 2030 годов; субсидии аэропортам, расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; государственная поддержка региональных и местных авиаперевозок путем приобретения региональными органами власти воздушных судов и передачи их в эксплуатацию авиакомпаниям, осуществляющим выполнение социально значимых авиационных перевозок и работ, на льготных условиях (до 40 воздушных судов, пассажировместимостью до 50 мест); стимулирование создания авиационных альянсов с участием региональных авиакомпаний; изменение системы субсидирования авиаперевозок с целью предоставления льгот пассажирам на пересадочных маршрутах через окружные (региональные) аэропорты-хабы	
7. Развитие систем городского, пригородного пассажирского транспорта и транспорта местного значения (сельского)		
Железнодорожный транспорт	увеличение доли железных дорог в секторе пригородно-городских перевозок, в том числе за счет: организации перевозок пассажиров на маршрутах средней дальности с использованием поездов повышенной комфортности; организации перевозок по тактовому графику в мегаполисах и крупных городах с использованием	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	поездов качественно новых категорий; разработки эффективной тарифной политики и повышения качества услуг; оперативной корректировки размеров движения, составности и периодичности обращения пассажирских поездов в соответствии с годовой, месячной и суточной неравномерностью спроса на перевозки; организация движения поездов "Спутник", "Экспресс" и "Аэроэкспресс" в наиболее пассажиронапряженных сообщениях приведет к созданию условий для комфортных перевозок в данных связях и привлечению части пассажиропотока с автомобильного транспорта, снижению количества автотранспорта на въезде в город и выезде из него; для освоения растущего пассажиропотока в целом по сети открытого акционерного общества "Российские железные дороги" размеры движения пригородных поездов на перспективу до 2015 года могут составить 4253 пары поездов, в том числе 724 пары скорых пригородных поездов, на перспективу до 2020 года - 4894 пары поездов, в том числе 945 пар скорых пригородных поездов; в крупных железнодорожных узлах к 2015 году размеры движения пригородных поездов могут составить 2160 пар поездов (50,8 процента	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	общесетевого показателя), в том числе 612 пар скорых пригородных поездов (28,3 процента суммарных размеров движения), к 2020 году - 2457 пар поездов (50,2 процента общесетевого показателя), в том числе 764 пары скорых пригородных поездов (31,1 процента суммарных размеров движения); строительство транспортно-пересадочных узлов - специальных многоуровневых сооружений, объединяющих в единый узел станции скоростного внеуличного транспорта, остановочные пункты наземного транспорта, "перехватывающие" стоянки и другие транспортные устройства и позволяющих обеспечивать пересадку пассажиров под крышей, в максимально комфортных условиях - необходимо в первую очередь в наиболее загруженных узлах городского, регионального и межрегионального значения. В менее загруженных узлах возможно проведение комплексной реконструкции транспортно-пересадочных узлов с формированием систем пешеходных галерей, обеспечивающих связи станции внеуличного транспорта с остановочными пунктами наземного транспорта, размещением плоскостных стоянок	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Дорожное хозяйство	развитие в сельской местности автодорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Морской транспорт	создание современных высокотехнологичных транспортно-пересадочных узлов в морских портах Санкт-Петербург, Мурманск, Калининград, Сочи, Ростов-на-Дону, Астрахань, Владивосток, объединяющих все виды пассажирского транспорта (морской, железнодорожный, автомобильный, воздушный, внутренний водный)	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Внутренний водный транспорт	строительство пересадочных узлов с водного транспорта на другие виды городского транспорта в гг. Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде; разработка и реализация региональных и муниципальных целевых программ развития внутригородского речного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
	8. Развитие мультимодальных пассажирских перевозок в региональном, межрегиональном и международном сообщении	
Транспортный комплекс	разработка универсального мультимодального билета для внутреннего и международного сообщения, в том числе в электронном виде	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Железнодорожный транспорт	обеспечение железнодорожного сообщения между аэропортами Московского авиаузла; развитие внутриузловых диаметральных соединений и строительство путепроводных развязок, а также строительство транспортно-пересадочного комплекса "Каланчевский" в целях увеличения объема перевозки пассажиров пригородными электропоездами повышенной комфортности в сообщении город - аэропорт (аэроэкспрессами) до 30 млн. человек; организация перевозок аэроэкспрессами в гг. Казани, Санкт-Петербурге, Самаре, Екатеринбурге и других крупных городах России	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Воздушный транспорт	увеличение доли трансферных пассажиров в крупных узловых региональных аэропортах; бесплатное и упрощенное предоставление краткосрочной (на 1 - 2 суток) визы на въезд в Российскую Федерацию иностранным гражданам, являющимся транзитными пассажирами; упрощение процедуры таможенного оформления транзитных грузов в международных узловых аэропортах Российской Федерации; повышение ответственности авиакомпаний за соблюдение расписания отправления и прибытия авиарейсов;	увеличение доли трансферных пассажиров в крупных узловых региональных аэропортах

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	изменение системы субсидирования авиаперевозок с учетом разработанных минимальных социальных стандартов авиатранспортной доступности в части повышения частоты выполнения авиарейсов	

IV. Цель "Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны"

1. Создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок

Транспортный комплекс	мониторинг рынка экспорта транспортных услуг и изучение преимуществ основных внешних конкурентов; улучшение 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; разработка закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках; разработка положения об операторе смешанных перевозок, общих правил перевозок грузов в прямых смешанных (комбинированных) перевозках, российской проформы сквозного коносамента и	развитие логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров, проходящих по территории России: панъевропейских международных транспортных коридоров № 1 (Калининградский транспортный узел), № 2 и 9; евро-азиатского коридора "Север - Юг" (Санкт-Петербургский, Московский и Астраханский транспортные узлы); транспортного коридора "Европа - Западный Китай"; евро-азиатского коридора "Восток - Запад" (Владивостокский, Хабаровский, Читинский, Улан-Удэнский, Иркутский, Новосибирский,

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	сквозной накладной прямого смешанного международного сообщения, а также проформы узловых соглашений	Тюменский, Екатеринбургский, Нижегородский, Московский транспортные узлы); региональных коридоров "Приморье-1" и "Приморье-2"; Северного морского пути (морские порты Мурманск и Архангельск, Кандалакша); "Северо-Российского Евразийского международного транспортного коридора" (после строительства Северо-Сибирской магистрали как продления Байкало-Амурской магистрали на запад от Усть-Илимска до Нижневартовска)
Морской транспорт	поддержание портовых сборов и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность портов; интеграция информационных систем стивидорных компаний, логистических операторов и перевозчиков с интегрированной электронной системой оформления и сопровождения морских (речных) грузовых и пассажирских перевозок	поддержание портовых сборов и тарифов на погрузочно-разгрузочные работы и связанные с ними услуги на уровне, обеспечивающем конкурентоспособность портов

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Внутренний водный транспорт	реализация комплекса мер, направленных на реализацию политики по открытию внутренних водных путей для захода судов под флагами иностранных государств	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Воздушный транспорт	учет при реконструкции аэродромной инфраструктуры требований, предъявляемых к международным запасным аэродромам, в целях рационального расширения перечня возможных запасных аэродромов при эксплуатации транзитных авиатрасс; учет при модернизации аэронавигационной системы России, а также системы поиска и спасания специальных требований, предъявляемых к инфраструктуре обслуживания международных авиатрасс в целях повышения качества обслуживания транзитных полетов и расширения перечня авиатрасс	
2. Обеспечение конкурентоспособности российской транспортной системы на глобальном уровне		
Автомобильный транспорт	создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной автотранспортной техники, обеспечивающей высокую конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	3. Содействие увеличению участия российских транспортных организаций в перевозках российских экспортных и импортных грузов	
Железнодорожный транспорт	обеспечение конкурентоспособных российских транспортных коридоров и создание условий для развития эффективной транспортно-логистической инфраструктуры; установление и поддержка в рамках торговой и транспортной политики государства благоприятных условий для российских экспортеров транспортных услуг; содействие реализации интересов российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг; формирование сквозной тарифной ставки на всю транспортную цепочку; создание условий для развития транспортно-логистического потенциала за счет слияния (приобретения) с международными логистическими компаниями; создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на международных рынках, но и принципиальную доступность этих рынков для российских операторов;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	создание условий для увеличения масштабов транзитных контейнерных перевозок до 3 млн. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте	
Автомобильный транспорт	разработка и реализация механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские международные автоперевозчики подвергаются дискриминации за рубежом	
4. Содействие развитию экспорта транспортных услуг за счет обслуживания грузов иностранных грузовладельцев		
Транспортный комплекс	повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и рост экспорта транспортных услуг будет осуществляться 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 мировом рынке транспортных услуг; создание для российских перевозчиков не менее благоприятного режима при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран; создание условий для приобретения российскими	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на международных рынках, но и принципиальную доступность этих рынков для российских 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, в которых действует двусторонняя разрешительная система; реализация транзитного потенциала страны предусматривает: привлечение для перевозок по наземным транспортным коммуникациям (железные и автомобильные дороги) грузов между странами Азии и Европы, прежде всего по евро-азиатским международным транспортным коридорам "Восток - Запад" и "Север - Юг"; интеграция внутренних водных путей в систему перевозок грузов между государствами Центральной и Южной Азии, Республикой Казахстан, с одной стороны, и европейскими государствами - с другой стороны; использование воздушного пространства России	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	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. Для реализации транзитного потенциала Российской Федерации необходимы: совершенствование нормативно-правовой базы в целях обеспечения эффективного развития транзитных перевозок; активная государственная поддержка транзитных проектов Российской Федерации на международной арене, формирование выгодных для Российской Федерации 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,	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	ускоряющих доставку и пограничную обработку транзитных грузов; участие в многосторонних проектах, реализуемых международными организациями, в том числе ООН, и направленных на развитие потенциала евро-азиатских транспортных связей и транзитных перевозок грузов	
Железнодорожный транспорт	создание нормативной базы, позволяющей регулировать транзитный потенциал Российской Федерации (условия допуска на инфраструктуру Российской Федерации, а также на территории сопредельных государств; требования к подвижному составу иностранного производства, обращающегося на территориях транзитных государств)	
Морской транспорт	поддержание судов под российским флагом в соответствии с требованиями международных меморандумов; повышение престижа судов под российским флагом на страховом рынке в целях снижения страховых ставок; упрощение процедуры регистрации судов в реестрах судов Российской Федерации; установление льготных налоговых и таможенных платежей для судовладельцев судов под российским флагом;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	гармонизация документов и унификация сведений, предоставляемых в государственные контролирующие органы; установление льготных ставок по кредитованию на постройку и (или) покупку судов при условии их регистрации в одном из реестров Российской Федерации	
Внутренний водный транспорт	использование транзитного потенциала внутренних водных путей для транзитного прохода судов под иностранным флагом	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
5. Интеграция в международное транспортное пространство в рамках Единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом		
Транспортный комплекс	гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий, в том числе на основе соглашений и конвенций в области транспорта; устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств - членов указанных объединений и организаций в другие государства - члены этих объединений и организаций, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими транспортных	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства; обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала указанных государств ; переход к заключению многосторонних соглашений Единого экономического пространства о воздушном сообщении, международном автомобильном сообщении, судоходстве по внутренним водным путям и других международных актов; максимальное использование положительного опыта интеграции транспортных систем, накопленного в государствах - участниках СНГ, особенно в области железнодорожного транспорта, а также в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства; создание механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта; техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала указанных государств и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности перевозок и охраны окружающей среды;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	анализ законодательства в области государственного ценового регулирования, а также анализ основных направлений реформирования в сфере железнодорожного транспорта в государствах - членах Единого экономического пространства. Гармонизация законодательства в сфере транспорта в соответствии с основными направлениями согласованной транспортной политики государств - членов Единого экономического пространства; унификация условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами воздушных судов 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; расширение регионального транспортного сотрудничества в области транспорта для реализации интересов российского транспортного бизнеса по направлениям: на северо-западе Российской Федерации - в рамках Совета Баренцева/Евроарктического региона и	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	Совета государств Балтийского моря; на юге - в рамках Черноморского экономического сотрудничества; на востоке - в рамках Шанхайской организации сотрудничества и Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества; расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта, основой которого являются соглашения между Российской Федерацией и иностранными государствами, в частности соглашения о воздушном сообщении, морском судоходстве и об автомобильном сообщении. Главным преимуществом для российских транспортных компаний будет по-прежнему являться использование преференциальных режимов перевозок, предоставляемых в соответствии с этими соглашениями; повышение эффективности сотрудничества Российской Федерации с Европейским союзом для решения вопросов, возникающих во взаимоотношениях Российской Федерации с отдельными государствами Европейского союза, а также для взаимовыгодного взаимодействия транспортных операторов сторон и их доступа на российский и единый европейский рынки. Участие в международных проектах и программах,	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок; расширение участия Российской Федерации в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта; расширение многостороннего сотрудничества Российской Федерации в области транспорта в рамках международных универсальных и специализированных межправительственных организаций, международных неправительственных организаций, органов регионального сотрудничества в области транспорта; активное участие Российской Федерации в работе международных организаций (Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Экономическая и социальная Комиссия ООН для Азии и Тихого Океана, Международная организация гражданской авиации, Международная морская организация, Международный транспортный форум - орган Организации экономического сотрудничества и развития, Организация сотрудничества железных дорог, Межправительственный совет дорожников государств - участников Содружества Независимых Государств; расширение сотрудничества в рамках	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	международных неправительственных организаций (Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз железных дорог, Международная федерация экспедиторских ассоциаций и др.)	
Железнодорожный транспорт	совершенствование системы двусторонних межправительственных соглашений о железнодорожном сообщении, сформированной в СССР. После определения целесообразности соглашения о железнодорожном сообщении будут перезаключены с отдельными государствами, с которыми существует наиболее интенсивный пассажиро- и грузообмен	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Морской транспорт	продолжение работы по заключению новых двусторонних межправительственных соглашений и перезаключению соглашений, подписанных в СССР и содержащих устаревшие нормы. Работа по совершенствованию системы двусторонних межправительственных соглашений должна вестись совместно с многосторонним переговорным процессом по либерализации международного морского транспорта в рамках Всемирной торговой организации	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Внутренний водный транспорт	модернизация системы 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 - сторон соглашения на внутренние водные пути и в речные порты, порядок выдачи разрешений и коммерческие права судоходных компаний	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Автомобильный транспорт	совершенствование системы двусторонних межправительственных соглашений будет направлено на закрепление норм, содействующих реализации преимуществ автомобильного транспорта в сфере международных пассажирских и грузовых перевозок (обеспечение свободы транзита, устранение квотирования количества выдаваемых разрешений и др.); пересмотр двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с государствами - членами Евразийского	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	экономического сообщества будет осуществляться в целях либерализации сектора международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в рамках Евразийского экономического сообщества; унификация условий обязательного страхования гражданской ответственности международных автоперевозчиков перед пассажирами	
Воздушный транспорт	совершенствование системы межправительственных соглашений о международном воздушном сообщении, приведение ее в соответствие реалиям современного этапа развития мирового авиарынка, стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации. Начало работы по заключению соглашений об "открытом небе", предоставляющих назначенным авиаперевозчикам дополнительные коммерческие права по осуществлению международных воздушных сообщений между Россией, Белоруссией и Казахстаном, а в дальнейшем с государствами - членами Евразийского экономического сообщества; анализ мирового опыта интеграции транспортных систем в сфере гражданской авиации; разработка предложений по расширению участия России в работе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в целях повышения	совершенствование системы межправительственных соглашений о международном воздушном сообщении, приведение ее в соответствие реалиям современного этапа развития мирового авиарынка, стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации. Начало работа по заключению соглашений об открытом небе, предоставляющих назначенным авиаперевозчикам дополнительные коммерческие права по осуществлению международных воздушных сообщений между Россией, Белоруссией и Казахстаном, а в дальнейшем с государствами - членами Евразийского экономического сообщества

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	влияния России на принимаемые ИКАО решения; разработка плана действий по выстраиванию взаимоотношений со странами, включившими гражданскую авиацию в национальные (региональные) системы торговли выбросами; переход в рамках Единого экономического пространства к заключению многосторонних соглашений о воздушном сообщении на основе принципа "открытое небо"; обеспечение в рамках Единого экономического пространства свободного доступа профессиональной рабочей силы к рынку транспортных услуг и совместная подготовка кадров; разработка единых требований к программе подготовки летного, инженерно-технического и диспетчерского персонала для воздушного транспорта на территории Единого экономического пространства; создание в рамках Единого экономического пространства системы статистического учета и информационного обеспечения в сфере воздушного транспорта в части парка воздушных судов, объемных показателей деятельности, показателей безопасности полетов, экологической безопасности	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	V. Цель "Повышение уровня безопасности транспортной системы"	
	1. Повышение уровня безопасности движения, полетов и судоходства	
Транспортный комплекс	установление единообразного порядка нормативно-правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности на видах транспорта	
Железнодорожный транспорт	установление единообразного порядка нормативно-правового регулирования в области обязательного подтверждения соответствия продукции железнодорожного транспорта; обновление и модернизация парка специальных вагонов федеральных органов исполнительной власти и оснащение указанного подвижного состава глобальной навигационной системой ГЛОНАСС	
Дорожное хозяйство	реконструкция искусственных сооружений, находящихся в непригодном для ремонта состоянии; строительство и реконструкция объектов дорожного хозяйства, направленные на прирост количества пешеходных переходов в разных уровнях на автомобильных дорогах федерального значения; строительство и реконструкция объектов дорожного хозяйства, направленные на прирост протяженности линий электрического освещения автомобильных дорог федерального значения	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Морской транспорт	создание и ввод в эксплуатацию морского спасательно-координационного центра Диксон, морских спасательных подцентров Тикси и Певек; создание пунктов передового базирования аварийно-спасательных формирований Диксон, Тикси, Певек, Провидения; строительство системы управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации: система управления движением судов Кандалакшского залива; система управления движением судов порта Ейск; создание региональной СУДС Таганрогского залива; система управления движением судов залива Анива (2-й этап); система управления движением судов залива Анива (3-й этап); строительство российского сегмента Barents VTMIS с интеграцией в региональную систему управления движением судов Кольского залива; система управления движением судов порта Петропавловск-Камчатский; реконструкция системы управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации:	строительство аварийно-спасательного флота в количестве 160 единиц на класс Российского морского регистра судоходства; модернизация береговых объектов связи и навигации, обеспечивающих безопасность мореплавания и судоходства

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	региональная система управления движением судов Финского залива (1-й этап); региональная система управления движением судов Финского залива (2-й этап); региональная система управления движением судов Финского залива (3-й этап); система управления движением судов порта Новороссийск; система управления движением судов порта Высоцк; система управления движением судов порта Туапсе; система управления движением судов порта Приморск; реконструкция системы обеспечения безопасности мореплавания Восточной части Таганрогского залива; реконструкция систем управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации; разработка и внедрение космического компонента автоматической идентификационной системы и передачи данных; строительство береговых земных станций систем спутниковой связи Иридиум и Инмарсат-BGAN на территории Российской Федерации;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка и производство отечественных средств и систем связи, навигации и мониторинга, отвечающих международным стандартам (аппаратура пользователей); строительство 2 станций приема и обработки информации среднеорбитальной спутниковой системы поиска и спасания международной спутниковой системы поиска и спасания "КОСПАС-САРСАТ"	
Внутренний водный транспорт	создание технологической связи, предназначенной для обеспечения безопасности судоходства в 15 бассейнах внутреннего водного транспорта; установка контрольно-корректирующих станций для создания на внутренних водных путях единого навигационного поля; реконструкция лабораторий навигационной информации, включая монтаж программно-аппаратных средств для создания электронных навигационных карт на 15 бассейнах	
Воздушный транспорт	совершенствование нормативно-правовой базы поддержания летной годности воздушных судов с учетом мирового опыта и рекомендаций Международной организации гражданской авиации; разработка и внедрение правил аккредитации лиц и организаций, привлекаемых авиационными властями	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	для выполнения работ по поддержанию летной годности воздушных судов; совершенствование процедур взаимодействия органов исполнительной власти Российской Федерации и Межгосударственного авиационного комитета по вопросам обеспечения и контроля соответствия воздушных судов нормам летной годности, гарантирующее надлежащее выполнение всего комплекса работ по поддержанию летной годности и обеспечению безопасности полетов в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации, в том числе в части разработки, учета и контроля выполнения мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий; разработка положения по порядку выполнения и оценке эффективности мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов; совершенствование методики и процедур установления аутентичности агрегатов и комплектующих изделий, установленных на воздушных судах; включение в региональные программы развития региональных и местных авиаперевозок на период до 2018 года мероприятий по созданию региональных авторизованных центров	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	технического обслуживания и ремонта современных типов воздушных судов; разработка и внедрение новых методов и средств идентификации и контроля характеристик эксплуатируемых воздушных судов на основе средств полетной информации и наземного контроля; создание нормативно-правовой базы сертификации и эксплуатации гражданских беспилотных воздушных судов; совершенствование нормативно-правовой базы поддержания летной годности воздушных судов с учетом создания Единого экономического пространства; совершенствование процедур сертификации и поддержания летной годности единичных экземпляров воздушных судов, исключение применения таких методов сертификации к серийно производимым образцам воздушных судов; создание нормативной базы по квалификации бортового оборудования воздушных судов, гармонизированной с международными стандартами	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
2. Повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств		
Железнодорожный транспорт	повышение уровня технической оснащенности объектов современными специальными средствами и оборудованием контроля и обеспечения безопасности; модернизация подъездных путей необщего пользования федеральных органов исполнительной власти в соответствии с уровнем, необходимым для обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранения окружающей среды при их использовании, а также эффективности транспортной работы	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Морской и внутренний водный транспорт	создание и реконструкция систем управления движением судов в морских портах и на внутренних водных путях; проведение освидетельствований объектов и систем, поставляемых на суда, в целях обеспечения их соответствия предъявляемым требованиям; оснащение судов внутреннего водного плавания средствами автоматических идентификационных систем, электронными картографическими системами и приемо-индикаторами глобальной навигационной системы ГЛОНАСС/GPS; проведение инспекций судов в целях установления соответствия требованиям международных конвенций	создание и реконструкция систем управления движением судов в морских портах и на внутренних водных путях; проведение освидетельствований объектов и систем, поставляемых на суда, в целях обеспечения их соответствия предъявляемым требованиям

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Внутренний водный транспорт	разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы (19 объектов); реконструкция Рыбинского шлюза; техническое перевооружение насосных станций канала имени Москвы; разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути (12 объектов); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала (20 объектов); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала (20 объектов); реконструкция водосбросных плотин № 25 и 27 Беломорско-Балтийского канала; разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна (10 объектов); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна (8 объектов); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы (8 объектов); разработка и реализация комплексного проекта	разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы (2-я очередь); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути (2-я очередь); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала (2-я очередь); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала (2-я очередь); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна (2-я очередь); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна (2-я очередь); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы (2-я очередь);

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна (4 объекта); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна (1 объект); капитальный ремонт судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный и опасный уровень безопасности	разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна (2-я очередь); разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна (2-я очередь); капитальный ремонт судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный и опасный уровень безопасности
Воздушный транспорт	разработка и внедрение нового поколения бортовых систем безопасности на основе компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта; разработка и внедрение новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях; разработка и внедрение правил оценки качества и безопасности функционирования гражданской авиации в целях оценки эффективности предпринимаемых мер повышения безопасности полетов; создание базы испытаний противообледенительных	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	жидкостей для воздушных судов и антигололедных реагентов для взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, отвечающей требованиям международных стандартов; создание современной лабораторной базы испытаний воздействия на воздушные суда неблагоприятных факторов окружающей среды	
	3. Обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства	
Транспортный комплекс	реализация Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р; формирование и совершенствование системы нормативных правовых актов, интегрированной с международными нормами права в области обеспечения транспортной безопасности; формирование системы обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего непосредственное участие в обеспечении транспортной безопасности; формирование многоуровневого информационного пространства, в том числе взаимосвязанных автоматизированных информационных и	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года; создание системы контроля за перемещением пассажиров в интенсивном пассажиропотоке на принципах дистанционного воздействия с учетом появления новых угроз

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	аналитических систем, обеспечивающих проведение уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти мероприятий по обеспечению транспортной безопасности. Информационные и аналитические системы, в том числе автоматизированные, должны строиться по территориально-распределенному принципу с единым центром управления базами данных в области обеспечения транспортной безопасности; формирование системы информирования и оповещения населения на транспорте; формирование системы мониторинга и федерального государственного контроля (надзора) за обеспечением транспортной безопасности; реализация субъектами транспортной инфраструктуры утвержденных планов обеспечения транспортной безопасности	
Морской транспорт	оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий объектов транспортной инфраструктуры морских портов	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Внутренний водный транспорт	оснащение (проектирование оснащения) современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности судоходных гидротехнических сооружений, находящихся в оперативном управлении администраций бассейнов внутренних водных путей	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Воздушный транспорт	внедрение современных методов и конструктивно-технических решений в области авиационной безопасности на гражданских воздушных судах; совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности в связи с созданием Единого экономического пространства	совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности с учетом появления новых угроз
4. Обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям		
Транспортный комплекс	взаимодействие с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий при разработке Концепции создания системы защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, информирования и оповещения населения на транспорте;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	реализация проекта "Экстренное реагирование при авариях - ГЛОНАСС" ("ЭРА-ГЛОНАСС"), основной целью которого является обеспечение реагирования экстренных служб на дорожно-транспортные происшествия в максимально сжатое время. В рамках реализации этого проекта необходимо создание: инфраструктуры MVNO (государственный оператор связи с возможностью работы в сетях связи любых операторов стандарта GSM); централизованной навигационно-информационной платформы, обеспечивающей сопряжение с системой-112 в каждом субъекте Российской Федерации; формирование нормативной правовой и нормативной технической базы; гармонизация с европейской системой e-Call и другими аналогичными системами экстренного реагирования при авариях; в целях создания системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство:	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка и внедрение единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе ее базовой информационно-телекоммуникационной инфраструктуры и автоматизированных централизованных баз данных, в том числе персональных данных о пассажирах; разработка и внедрение комплексной системы государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности; создание и внедрение комплексной системы информирования и оповещения населения на транспорте; интеграция существующих и создаваемых информационных систем, решающих задачи в области обеспечения безопасности населения на транспорте, информирования и оповещения населения, в единое защищенное закрытое информационное пространство	
Морской и внутренний водный транспорт	разработка концепции поисково-спасательного обеспечения морской деятельности Российской Федерации; модернизация международного координационно-вычислительного центра международной спутниковой системы поиска и спасания "КОСПАС-САРСАТ";	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка и внедрение космического компонента автоматической идентификационной системы и передачи данных; строительство береговых земных станций систем спутниковой связи Иридиум и Инмарсат-BGAN на территории Российской Федерации; утверждение нормативов оснащения аварийно-спасательных формирований Росморречфлота составом судов для решения задач поиска и спасания людей и судов, терпящих бедствие на море, и ликвидации последствий морских аварий и разливов нефти в поисково-спасательных районах Российской Федерации; взаимодействие с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по подготовке проекта постановления Правительства Российской Федерации "Об организации взаимодействия поисково-спасательных служб федеральных органов исполнительной власти при поиске и спасании людей на море и водных объектах Российской Федерации" взамен постановления Правительства Российской Федерации от 26 августа 1995 г. № 834 "О плане взаимодействия федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	море и водных бассейнах Российской Федерации"; взаимодействие с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по подготовке проекта постановления Правительства Российской Федерации "О предупреждении и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории Российской Федерации" взамен постановлений Правительства Российской Федерации от 21 августа 2000 г. № 613 "О неотложных мерах по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов" и от 15 апреля 2002 г. № 240 "О порядке организации мероприятий по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на территории Российской Федерации"; совершенствование функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов морского и речного транспорта	
Воздушный транспорт	поддержание эксплуатационной годности инфраструктуры единой системы поиска и спасания;	поддержание эксплуатационной годности инфраструктуры единой системы поиска и спасания

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	строительство и техническое перевооружение инфраструктуры единой системы поиска и спасания; разработка комплексов специализированного оборудования авиационного поиска и спасания для оснащения поисково-спасательных воздушных судов; разработка системы обеспечения поиска и спасания при проведении авиатранспортных операций в отдалении от берега в акваториях морей Северного Ледовитого океана	
5. Обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса		
Транспортный комплекс	решение вопросов совершенствования нормативно-правовой базы мобилизационной подготовки транспортного комплекса и определение критериев и требований к созданию объектов двойного назначения; разработка и реализация комплекса мер по совершенствованию системы связи и управления воинскими и специальными перевозками и запасных пунктов управления; обучение мобилизационных работников, проведение сборов и учений; развитие транспортной системы во взаимосвязи с обеспечением безопасности и обороноспособности страны;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	обеспечение соответствия уровня готовности транспортной системы потребностям страны, Вооруженных Сил Российской Федерации и других войск; 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 структуры парка железнодорожного подвижного состава общего пользования, при которой обеспечивается возможность выполнения массовых воинских перевозок в полном объеме в заданные сроки; выполнение утвержденных Президентом Российской Федерации основ политики Российской Федерации в области авиационной и морской деятельности, Военной доктрины Российской Федерации и планов	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года; 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 иных 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 нормативно-правовой базы и др.; организация необходимой подготовки работников транспорта, федеральных и региональных органов исполнительной власти в области транспорта; создание условий для эффективного участия организаций - владельцев транспорта в решении мобилизационных задач;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	использование транспорта для решения задач обеспечения обороноспособности страны без уменьшения его конкурентоспособности, особенно на рынке внешнеторговых перевозок и экспорта транспортных услуг; разработка и реализация комплекса мер, направленных на обеспечение представительства на транспорте и размещения на объектах транспортной инфраструктуры подразделений федеральных органов исполнительной власти, участвующих в организации и осуществлении специальных и воинских перевозок, а также на использование ими связи и информационно-телекоммуникационных систем, доступных для субъектов транспортного комплекса	
6. Повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий		
Автомобильный транспорт	расширение сферы применения современных технических средств контроля за скоростными режимами движения автотранспортных средств, а также за режимами труда и отдыха водителей (включая применение тахографов)	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
7. Усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности		
Железнодорожный транспорт	введение лицензирования деятельности по перевозкам грузов железнодорожным транспортом общего пользования и лицензирования деятельности по ремонту подвижного состава на железнодорожном транспорте	
Автомобильный транспорт	включение требований по квалификации водителей и персонала в обязательные условия допуска к профессиональной деятельности на рынке автомобильных перевозок пассажиров и грузов; совершенствование процедур допуска автомобильных перевозчиков на рынок в части соблюдения требований безопасности дорожного движения	
8. Развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта		
Транспортный комплекс	формирование многоуровневого информационного пространства, в том числе взаимосвязанных автоматизированных информационных и аналитических систем, обеспечивающих проведение уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти мероприятий по обеспечению транспортной безопасности	оснащение государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта современными видами автотехники, морских, речных и воздушных судов, средствами связи и автоматизации; совершенствование нормативно-

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	(информационные и аналитические системы, в том числе автоматизированные, должны строиться по территориально-распределенному принципу с единым центром управления базами данных в области обеспечения транспортной безопасности); взаимодействие государственных органов при организации мероприятий по обеспечению общественной безопасности на транспорте; оснащение государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта современными видами автотехники, морских, речных и воздушных судов, средствами связи и автоматизации; совершенствование нормативно-правовой базы применения воздушных судов при обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта с учетом международного опыта; учет потребностей государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта, в служебных помещениях при проектировании, строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры	правовой базы применения воздушных судов при обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта с учетом международного опыта; учет потребностей государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта, в служебных помещениях при проектировании, строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры
Автомобильный транспорт	введение повсеместного весового контроля на автомобильных дорогах федерального и регионального значения	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
9. Обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы		
Транспортный комплекс	разработка методик и программ обучения, определение требований, порядка, способов и методов аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности; создание сети учебных центров профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности; организация процесса обучения, подготовки и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Морской транспорт	воссоздание системы учебных городков по подготовке членов экипажей судов, в которых курсанты обучаются по принципу полного государственного обеспечения (проживание в общежитиях, ношение формы одежды, бесплатное питание, соблюдение флотской дисциплины и традиций);	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	строительство, реконструкция и ремонт учебных городков по подготовке членов экипажей судов; модернизация и обновление учебно-лабораторного и тренажерного оборудования в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке моряков и дипломировании и несении вахты 1978 года с поправками и федеральных государственных образовательных стандартов; внедрение инновационных технологий в обучение членов экипажей судов, в том числе использование дистанционных технологий; совершенствование учебников, учебных пособий и учебно-методического обеспечения, переход на электронные системы методического обеспечения; создание системы поддержки организаций отрасли, реализующих программы государственно-частного партнерства по совершенствованию материально-технической базы ведомственных образовательных учреждений	
Морской и внутренний водный транспорт	создание рабочей группы по формированию концепции жилищной программы подведомственных учреждений; заключение отраслевого соглашения на федеральном уровне социального партнерства; разработка мер по повышению престижа флотских профессий, в том числе создание и демонстрация документальных и художественных фильмов;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	поддержка и развитие клубов юных моряков, детских и студенческих яхт-клубов	
Автомобильный транспорт	совершенствование системы подготовки водителей, включая разработку требований к уровню их квалификации с учетом особенностей управления различными видами автотранспортных средств, а также особенностей осуществления конкретных видов перевозок пассажиров и грузов; совершенствование требований к профессиональной подготовке, переподготовке, повышению квалификации руководителей и специалистов по эксплуатации автотранспортных средств и обеспечению безопасности дорожного движения	
Воздушный транспорт	оснащение учебных заведений Минтранса России современной учебной технической базой, включая обновление парка воздушных судов и тренажеров в летных училищах; увеличение заработной платы пилотам-инструкторам учебных заведений Минтранса России до среднего уровня заработной платы линейных пилотов в отрасли; совершенствование нормативно-правовой базы в целях увеличения объемов и повышения качества подготовки экипажей к действиям в условиях чрезвычайных ситуаций;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	совершенствование системы контроля за соблюдением экипажами правил полетов воздушных судов, внедрение автоматизированного комплекса для медико-психофизиологического предполетного и предсменного контроля авиаспециалистов	

VI. Цель "Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду"

1. Модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду

Транспортный комплекс	разработка и реализация программ по обустройству искусственными и естественными (растительными) барьерами автомобильных дорог для снижения загрязнения прилегающих территорий (в том числе шумового); внедрение ограничений на поставку в Российскую Федерацию любых транспортных средств, имеющих низкие экологические показатели, стимулирование их замены на более эффективные; внедрение ограничений на производство в Российской Федерации транспортных средств, имеющих низкие экологические показатели; усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемых транспортных средств по экологическим показателям;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	создание механизмов, стимулирующих приобретение транспортных средств, относящихся к более высокому экологическому классу по топливу; разработка мероприятий, обеспечивающих возможность эксплуатации транспортных средств предыдущих поколений в течение переходного периода; развитие системы профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников транспортной отрасли в области обеспечения экологической безопасности и энергоэффективности транспортного комплекса; повышение профессионализма персонала; обучение персонала эффективным приемам управления и вождения транспортных средств; создание механизмов экономического стимулирования предприятий транспортного комплекса в целях технологической модернизации, обеспечивающей уменьшение негативного воздействия на окружающую среду и содействие в проведении научно-исследовательских программ в области экологии; оснащение автотранспортных средств современными навигационными системами; внедрение интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих снижение заторов на дорогах; оптимизация скоростного режима движения	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	транспортных потоков; вынос всех видов транзитного грузового движения за пределы городских агломераций (численностью более 500000 жителей); ограничение всех видов грузового движения в городских агломерациях; разработка и внедрение новых противогололедных материалов, позволяющих уменьшить их отрицательное влияние на окружающую среду, транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры; оснащение объектов транспортной инфраструктуры современными пылегазоулавливающими установками, очистными сооружениями; подготовка долгосрочной программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области охраны окружающей среды, ресурсосбережения и обеспечения экологической безопасности в транспортном комплексе; разработка предложений по комплексу мероприятий по обеспечению экологической безопасности в Арктике; разработка и внедрение в практику деятельности органов федеральных и региональных органов исполнительной власти в сфере транспорта, а также субъектов транспортного комплекса методов комплексной оценки негативного воздействия на	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	окружающую среду транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры; разработка методики комплексной оценки негативного воздействия на окружающую среду транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры	
Морской и внутренний водный транспорт	применение программы строительства технологически совершенных судов (сборщиков льняных вод, станций комплексной очистки судов и нефтемусоросборщиков) для замены существующего природоохранного флота	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Автомобильный транспорт	переход на мировые экологические стандарты в отношении потребляемого топлива с учетом возможности эксплуатации автотранспортных средств предыдущих поколений в течение установленного периода; совершенствование системы подготовки водителей и персонала за счет обучения методам, позволяющим снизить негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Воздушный транспорт	повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации;	повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	введение с 2025 года ограничений на полеты в аэропорты России самолетов, удовлетворяющих по уровню авиационного шума требованиям главы 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации с запасом менее 5 EPNдБ; введение с 2019 года запрета на полеты в аэропорты России самолетов, не удовлетворяющих по уровню авиационного шума требованиям главы 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации; введение ограничений на импорт подержанных воздушных судов с большим сроком эксплуатации (более 20 лет), имеющих низкие показатели экологического совершенства; содействие сертификации Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета современных воздушных судов зарубежного производства, обладающих высокими показателями топливной эффективности	организации гражданской авиации; введение с 2025 года ограничений на полеты в аэропорты России самолетов, удовлетворяющих по уровню авиационного шума требованиям главы 3 тома 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации с запасом менее 5 EPNдБ
2. Повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду		
Транспортный комплекс	разработка нормативных правовых актов, направленных на повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и	разработка нормативных правовых актов, направленных на повышение доли использования экологически

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	электрических двигателей транспортных средств, возобновляемых источников энергии, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду; подготовка долгосрочной программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области применения альтернативных источников энергии в транспортном комплексе; разработка предложений по оптимизации тарифной политики на основе критериев энергоэффективности и экологического воздействия на окружающую среду	чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, возобновляемых источников энергии, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду; подготовка долгосрочной программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области применения альтернативных источников энергии в транспортном комплексе
Железнодорожный транспорт	разработка предложений по организационно-экономическим мероприятиям, обеспечивающим применение электротяги и снижение выбросов загрязняющих веществ на железнодорожном транспорте	
Морской транспорт	разработка предложений по организационно-экономическим мероприятиям, обеспечивающим расширение использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий; разработка предложений по мероприятиям, необходимым для ввода в эксплуатацию судов обеспечивающего флота на морском транспорте;	стимулирование использования в качестве судового топлива сжиженного природного газа (СПГ); создание в морских портах бункеровочных баз по снабжению судов экологически чистыми видами топлива

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	внесение изменений в технический регламент "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту", утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 27 февраля 2008 г. № 118 "Об утверждении технического регламента "О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту", в целях включения новых более жестких требований по содержанию серы в судовом топливе, принятых Резолюцией МЕРС.176(58) от 10 октября 2008 г. поправками к Приложению VI к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (Конвенция МАРПОЛ 73/78); проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по совершенствованию судовых дизелей в целях улучшения их экологических показателей; проведение пилотного проекта на Балтике по введению экономических стимулов (снижение портовых сборов) при использовании судами экологически чистых видов топлива; стимулирование использования в качестве судового топлива сжиженного природного газа;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	создание в морских портах бункеровочных баз по снабжению судов экологически чистыми видами топлива	
Внутренний водный транспорт	развитие услуг по комплексному обслуживанию судов внутреннего водного транспорта, включая прием и обработку хозяйственно-бытовых и нефтесодержащих вод, других отходов; проведение контроля за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных; информационное обслуживание судовладельцев и капитанов судов по вопросам экологической безопасности	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
Воздушный транспорт	разработка и внедрение новых экологически чистых веществ для авиационных технологий; мониторинг реализации международных программ по созданию авиационного биотоплива; исследование технических проблем обеспечения доставки биотоплива в аэропорты и обеспечения заправки им воздушных судов; исследование технической возможности использования перспективных сортов биотоплива на воздушных судах российского производства; исследование возможности и экономической целесообразности выращивания (добычи) на территории России биосырья для производства	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	авиационного биотоплива в промышленных масштабах (в первую очередь на основе рыжика посевного); исследование возможности включения российских предприятий в международные исследовательские программы по созданию авиационного биотоплива (в том числе в качестве потенциальных поставщиков биосырья) в целях разделения рисков, обмена результатами исследований и организации в России производства авиационного биотоплива; выполнение рекомендаций Международной организации гражданской авиации по сокращению использования на воздушных судах галонов; расширение практики электронного документооборота в Минтрансе России и подведомственных государственных организациях	
3. Повышение энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран		
Транспортный комплекс	разработка предложений по комплексу мер, направленных на расширение использования транспортных средств с более низким расходом моторного топлива; разработка предложений по внедрению лучших мировых энергоэффективных ресурсосберегающих технологий перевозочного процесса в практику российских транспортных компаний;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	рационализация маршрутов движения транспортных средств; обучение персонала эффективным приемам управления и вождения транспортных средств; разработка и реализация программ по оснащению объектов транспортной инфраструктуры и обслуживающих объектов (энергетические, очистные и прочие) оборудованием, соответствующим действующим международным стандартам по экологичности и энергоэффективности; строительство объектов энергетики для нужд транспортной инфраструктуры, использующих возобновляемые источники энергии (солнечная, волновая, приливная, энергия ветра и прочее)	
Воздушный транспорт	разработка планов снижения топливопотребления в аэропортах, являющихся казенными или государственными унитарными предприятиями; введение в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации стандарта по выбросам углекислого газа воздушными судами; разработка и внедрение современных эксплуатационных приемов снижения расхода топлива, а также других видов негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в полете и на земле;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	создание методической базы по реализации эксплуатационных приемов снижения расхода топлива и других видов негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в районе российских аэропортов (аэродромов) в части инструкций выполнения полетов, принципов принятия решений о возможности и целесообразности осуществления эксплуатационных приемов в зависимости от ситуации в аэропорту; создание информационно-методической базы возможных эксплуатационных приемов снижения расхода топлива различными типами воздушных судов и потенциальных эффектов от их реализации; обеспечение совместно с разработчиками авиационной техники внедрения процедур запуска и прогрева двигателей, руления воздушных судов и выполнения ими разбега (пробега), обеспечивающих снижение расхода топлива	
4. Обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования		
Транспортный комплекс	разработка и реализация программы по созданию современной инфраструктуры экологически безопасного сбора, хранения, удаления, обезвреживания и размещения отходов от	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	деятельности транспортного комплекса; внедрение наилучших доступных технологий переработки и утилизации отходов транспортного комплекса (по видам транспорта и транспортной деятельности); разработка программы по стимулированию деятельности в области дифференцированного сбора отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании объектов транспортной инфраструктуры для последующего использования их в качестве источников энергии, сырья и материалов; проведение оценки и разработка планов по поэтапной ликвидации экологических последствий прошлой экономической деятельности транспортного комплекса (по видам транспорта и транспортной деятельности); разработка реестра наилучших доступных технологий в транспортном комплексе	
Железнодорожный транспорт	подготовка предложений по мероприятиям, направленным на сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании железных дорог	
Дорожное хозяйство	подготовка предложений по мероприятиям, направленным на сокращение количества	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	неутилизированных отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог	
Морской транспорт	разработка и внедрение типовых организационно-правовых схем взаимодействия по реализации проектов по созданию в портах инфраструктуры для приема и утилизации судовых отходов; разработка мероприятий по предотвращению переноса нежелательных водных организмов с балластными водами судов; разработка и внедрение метода очистки отработавших (выхлопных) газов от высокосернистого дизельного топлива на морском транспорте до норм Приложения VI "Правила предотвращения загрязнения атмосферы с судов" Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней; разработка предложений по стимулированию приобретения двухкорпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов	
Внутренний водный транспорт	обеспечение экологической безопасности при эксплуатации судов, предотвращение загрязнения с судов хозяйственно-бытовыми, сточными и нефтесодержащими водами, нефтью и другими	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	вредными для здоровья людей и водных биологических ресурсов веществами; оснащение портов средствами для защиты окружающей среды	
Воздушный транспорт	разработка и внедрение экологически безопасных технологий утилизации авиатехники; учет при проектировании и реконструкции аэродромной инфраструктуры требований к очистным сооружениям аэропортов, внедрение технологий повторного использования технических вод, применение современных технологий и способов сбора и утилизации мусора, утилизации противообледенительной жидкости	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года
5. Внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте		
Транспортный комплекс	разработка и создание комплексной системы экологического мониторинга транспортного комплекса (системы наблюдения за воздействием транспортного комплекса на окружающую среду); сбор, хранение и анализ данных о влиянии транспортного комплекса на окружающую среду и подготовка на их основе аналитических материалов, в том числе в соответствии с требованиями действующего законодательства;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка и создание систем автоматизированного контроля экологической обстановки на объектах транспортной инфраструктуры; обустройство экоаналитических лабораторий и постов экологического контроля, оснащения их современным аналитическим оборудованием; обеспечение производственного экологического контроля на предприятиях транспортного комплекса; разработка и внедрение методов определения и оценки экологических рисков в целях повышения обоснованности принятия управленческих решений в транспортном комплексе; внедрение практики проведения экологических аудитов и экологического страхования рисков; разработка организационно-экономической модели системы управления охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса на федеральном, региональном и муниципальном уровнях; создание в составе федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта подразделений, координирующих деятельность в области регулирования снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду, обеспечения экологической	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	безопасности и энергоэффективности транспортного комплекса и инфраструктуры; внедрение практики проведения стратегической экологической оценки при разработке планов и программ по развитию видов транспорта и транспортной инфраструктуры; внедрение систем экологического менеджмента, регламентированных международными стандартами; разработка и внедрение стандартов для транспортных организаций (по видам транспорта и транспортной деятельности) по созданию и функционированию системы экологического менеджмента с последующей сертификацией	
Воздушный транспорт	актуализация форм государственной статистической отчетности в сфере гражданской авиации и методических рекомендаций по их заполнению с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации и Межправительственной группы экспертов по изменения климата, проблемы контроля выбросов парниковых газов, а также других актуальных проблем контроля реализации транспортной стратегии (состояния рынка региональных перевозок, социально значимых перевозок, экспорта транспортных услуг, показателей использования парка грузовых самолетов и др.);	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка и внедрение системы сбора статистической информации об использовании парка воздушных судов авиации общего назначения и объемах расходуемого ими топлива; разработка и внедрение системы сбора статистической информации об объемах израсходованного топлива наземным транспортом, используемым для наземного передвижения в аэропортах; разработка и внедрение регламента сбора, обработки, анализа и предоставления информации в части мониторинга объемов выбросов парниковых газов гражданской авиацией; создание информационного интернет-портала по проблеме снижения выбросов парниковых газов гражданской авиацией и общих проблем глобального изменения климата в целях популяризации мер возможного снижения вредного воздействия гражданской авиации на окружающую среду; создание и систематическая актуализация базы данных по типовым значениям объемов сжигаемого топлива и выбросов парниковых газов различными типами самолетов на различных этапах полета для маршрутов различных протяженностей; создание национальной базы таких коэффициентов выбросов парниковых газов при сжигании авиационных видов топлива;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка математических моделей для предварительной оценки изменения объемов выбросов парниковых газов в результате реализации различных мер, в основе которых должна лежать статистика применения, и базы данных по эксплуатационным характеристикам самолетов, а также условия конкретного аэропорта или авиалинии	
6. Обеспечение прав граждан и организаций на участие в решении вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса, использование для этого механизмов Открытого правительства		
Транспортный комплекс	создание на сайтах федеральных и региональных органов исполнительной власти в сфере транспорта специальных разделов с актуальной информацией о текущем состоянии окружающей среды в районах строительства, реконструкции и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры; обеспечение возможности гражданам, организациям и их объединениям оперативно сообщать и получать необходимую информацию по возможным фактам ухудшения состояния окружающей среды в районах строительства, реконструкции и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры; разработка типовых регламентов проведения публичных общественных обсуждений	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	экологических рисков и последствий реализации проектов строительства, реконструкции и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры; проведение публичных общественных обсуждений по реализуемым проектам; создание в федеральных и региональных органах исполнительной власти в сфере транспорта общественных советов по вопросам охраны окружающей среды и экологической безопасности; обеспечение на выборной основе представительства в общественных советах по вопросам охраны окружающей среды и экологической безопасности заинтересованных граждан и организаций; создание комплексной системы работы с обращениями граждан на базе современных информационных технологий и общественного обсуждения решения вопросов, связанных с обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года

VII. Общие задачи, обеспечивающие реализацию Транспортной стратегии

1. Опережающее инновационное развитие научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий

Организация разработки и внедрения эффективных моделей и систем прогнозирования и транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса	разработка математических моделей транспортно-экономического баланса разных уровней агрегации, описывающих внутри-, межрегиональные, внешнеторговые и транзитные транспортно-экономические связи, а также моделей, позволяющих оценивать транспортную доступность территорий Российской Федерации; разработка новых форм и регламентов статистического наблюдения для построения статистики грузовой базы предприятий и корреспонденции транспортных потоков; разработка системы ведения баз данных транспортно-экономического баланса, системы прогнозирования направлений и объемов перевозок на основе транспортно-экономического баланса; разработка методов моделирования транспортных потоков на основе данных транспортно-экономического баланса в условиях большой размерности задач моделирования, а также методов декомпозиции моделей и использования высокопроизводительных вычислительных систем для моделирования;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка эффективных математических моделей прогнозирования направлений и объемов перевозок с учетом макроэкономических показателей, позволяющих оценивать динамику изменения транспортно-экономического баланса Российской Федерации; разработка ситуационного прогноза грузопотоков природных ресурсов и массовых грузов, обеспечивающих экономическую безопасность и развитие Российской Федерации по транспортным магистралям; разработка системы взаимосвязанных моделей, обеспечивающих моделирование транспортных потоков по выделенным направлениям с учетом топологии транспортной сети и размещения транспортных узлов; отработка системы взаимосвязанных моделей транспортных систем для пилотных регионов; разработка методик интеграции взаимосвязанных моделей в единую модель транспортной системы; разработка методик повышения адекватности моделей и уменьшения сложности алгоритмов расчетов; разработка системы транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса для анализа и отбора оптимальных вариантов развития транспортной инфраструктуры;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	инфраструктурные мероприятия по ведению транспортно-экономического баланса страны и планированию сбалансированного развития транспортной инфраструктуры включают создание информационно-аналитического центра мониторинга транспортно-экономического баланса Российской Федерации и моделирования транспортных потоков на основе суперкомпьютерных технологий	
Организация научных разработок и внедрение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры	разработка методик оценки состояния искусственных сооружений на дорогах Российской Федерации по показателям надежности; разработка методов и систем оценки технического состояния, долговечности, безотказности, ремонтопригодности и надежности транспортных средств; разработка расчетных моделей оценки текущего состояния, периодов технического обслуживания и ремонта объектов транспорта и транспортной инфраструктуры, а также эффективных технологий их проведения в целях обеспечения заданного уровня технической и технологической безопасности и надежности; исследование принципиально новых элементов инфраструктуры транспорта, предназначенных для обеспечения высокоскоростного движения, в том	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	числе с динамическим принципом поддержания, а также методов передачи энергии на высокоскоростной подвижной состав, включая электромобили; исследование новых типов источников питания и аккумулирования энергии на основе новых материалов, включая наноматериалы; разработка и исследование технологии создания двигателей для транспортных средств и систем - гибридных силовых установок, линейного тягового электропривода, двигателей на сжатом природном газе, сжиженном нефтяном газе, криогенном топливе и др.; изучение современных технологий и материалов в целях определения их эффективного направления применения с учетом региональных природно-климатических условий; проектирование и разработка технологии строительства морских и речных портов, в том числе на арктическом побережье в условиях вечной мерзлоты и на Черном море, разработка методов оценки обнаружения линз вечной мерзлоты в районе строительства портовых гидротехнических сооружений; разработка методов для создания новых технологий, конструкционных и композиционных материалов, в том числе на основе наноматериалов, органического	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	и неорганического синтеза, металлургии и термической обработки для транспортных систем; разработка перспективных технологий изготовления конструкций из новых материалов и покрытий; разработка методов моделирования и расчетов новых конструктивных решений транспортных технических средств с учетом применения новых конструкционных материалов и технологий; исследования в области новых материалов, конструкций и технологий для транспортной инфраструктуры и транспортных средств направлены на создание и применение в транспортных системах новых конструкционных материалов для подвижного состава перспективных видов рельсового, автомобильного и водного транспорта в целях снижения расхода топлива до 20 процентов повышения безопасности эксплуатации конструкций и сооружений в течение проектного срока службы (до 70 лет), а также увеличения срока службы сооружений в 1,5 - 2 раза; применение композиционных материалов для усиления объектов транспортной инфраструктуры позволит повысить безопасность движения транспорта и увеличить сроки эксплуатации объектов в 1,3 - 1,7 раза	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Стимулирование разработки и внедрения инновационных транспортно-логистических технологий и интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих повышение доступности и качества грузовых перевозок	исследование основных направлений и структуры грузопотоков и пассажиропотоков во взаимодействии с информационными и финансовыми потоками; исследование условий и форм взаимодействия различных видов транспорта и субъектов транспортного рынка при грузовых и пассажирских перевозках во всех сообщениях, а также координации их деятельности, организации и управления доставкой грузов и пассажиров во всех сообщениях; выявление лимитирующих звеньев в технологических цепочках доставки грузов во всех сообщениях; исследование, анализ и оптимизация транзакционных издержек, возникающих в различных сегментах транспортно-логистических систем на муниципальном, региональном и федеральном уровнях; разработка унифицированных электронных документов и единых регламентов информационного взаимодействия участников транспортно-логистических процессов, грузовладельцев, грузоотправителей, таможенных, пограничных и других контрольных органов; разработка и создание единой информационной среды осуществления транспортно-логистических	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	процессов, стимулирование создания информационно-логистических центров на основных направлениях товарных потоков; разработка высокоэффективных интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление транспортно-логистическими процессами в цепях поставок товаров и достижения на этой основе высоких показателей по коммерческой скорости и ритмичности движения товарных потоков	
Стимулирование разработки и внедрения инновационных технологий и интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих повышение доступности и качества пассажирских перевозок	разработка математических моделей оптимизации маршрутных сетей и расписаний всех видов транспорта на территории муниципалитетов, регионов и страны в целом; разработка технологий, методик и системы контроля качества транспортных услуг в области пассажирских перевозок и учета требований населения по улучшению транспортного обслуживания; создание пилотной информационно-аналитической системы контроля качества транспортных услуг в области пассажирских перевозок и пилотного прототипа единого информационно-справочного портала для всех видов общественного транспорта с обратной связью слежения за качеством оказания услуг населению; разработка и экспериментальная отработка	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	эффективных технологий обеспечения доступности и качества транспортного обслуживания населения на основе интеллектуальных транспортных систем с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС; разработка моделей, методов и систем ситуационного управления транспортными потоками и транспортными средствами в городских агломерациях, включая наземный городской пассажирский транспорт, на основе информации реального времени о транспортном процессе; разработка методов моделирования и прогнозирования транспортной ситуации, планирования распределения потоков и движения транспортных средств по улично-дорожной сети; разработка моделей и систем управления спросом на движение в городских агломерациях, предусматривающих переход от реагирования на заторовые и предзаторовые ситуации к превентивному управлению спросом на движение по видам транспорта при помощи информирования участников движения и предоставления им информации, позволяющей выбрать виды транспорта и маршрут, оптимальные как для отдельного индивидуума, так и для транспортной системы в целом;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	создание инфраструктуры в виде центра информационно-аналитического мониторинга доступности и качества транспортных услуг для населения с обратной связью	
Развитие научного обеспечения международной транспортной интеграции и гармонизации транспортного законодательства стран - участников сотрудничества	разработка и научное обоснование нормативно-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; разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей интеграции России в единое международное транспортное пространство, развитие участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также расширение сотрудничества в международных транспортных организациях и с торговыми партнерами России; разработка методик и средств мониторинга технических и технологических параметров международных транспортных коридоров и разработка и научное обоснование развития этих параметров, обеспечивающих конкурентоспособность международных транспортных коридоров на уровне мировых аналогов;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	разработка и научное обоснование механизмов мотивирования создания национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных мировым компаниям, а также расширение участия российского транспортного бизнеса в крупных международных транспортных проектах; разработка и научное обоснование единых технических требований к предоставлению транспортных услуг с учетом интеграции транспортной системы в мировое транспортное пространство в рамках Всемирной торговой организации	
Развитие научных исследований в области повышения безопасности транспортной системы	формирование единой государственной многоуровневой системы управления обеспечением комплексной безопасности на транспорте, включающей техническую, технологическую, экологическую, а также транспортную безопасность, в том числе при перевозках опасных грузов всеми видами транспорта; формирование единой для всех видов транспорта системы мониторинга технической и технологической безопасности, в том числе при перевозках опасных грузов всеми видами транспорта; разработка методов оценки и информационно-	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	аналитических систем контроля уровня технической и технологической безопасности по видам транспорта и видам транспортных средств	
Реализация фундаментальных и прикладных научных исследований в области снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и повышения энергоэффективности транспорта	разработка методических подходов к разработке безопасных технологий ликвидации аварийных ситуаций на транспорте, связанных с загрязнением окружающей среды; исследование комплекса природно-климатических факторов Западной Сибири, формирующих условия функционирования и устойчивость природных геосистем к антропогенной нагрузке, разработку методов количественной оценки экологической емкости и предельно допустимой техногенной нагрузки на природные зоны Западной Сибири; установление общих закономерностей и локальных особенностей формирования и функционирования экологических систем в разрезе природных зон и субъектов Российской Федерации, дифференциация территорий региона по степени интегральной устойчивости естественных экосистем к антропогенной нагрузке; разработка метода определения оптимальной дислокации точек сбора экологической информации на транспортной инфраструктуре для мониторинга вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, разработка эффективных	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	процедур мониторинга и статистического анализа воздействия; разработка системы мониторинга уровня вредного воздействия транспорта на окружающую среду, обеспечивающей формирование оценок уровня вредного воздействия транспорта на окружающую среду по видам транспорта и видам транспортных средств в территориальном разрезе; разработка рекомендаций по формированию законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования, мотивирующих и обеспечивающих снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду; разработка мероприятий по формированию нормативно-правовой базы и системы государственного регулирования, направленных на снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду	

2. Сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям

Государственное регулирование в сфере кадрового обеспечения видов транспорта	совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в образовательных учреждениях транспортного комплекса; совершенствование программы подготовки кадров	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	в соответствии с изменяющимися требованиями рынка и повышение качества подготовки специалистов; совершенствование программ подготовки и повышения квалификации персонала, а также широкое применение специализированных тренажеров для подготовки специалистов различных видов транспорта; совершенствование системы государственного контроля качества подготовки персонала для различных видов транспорта; разработка нормативных правовых актов, регламентирующих трудовые и финансовые взаимоотношения обучаемого специалиста с будущим работодателем, оплатившим его обучение, и государственными органами исполнительной власти в сфере транспорта в случае, если обучение оплачено за счет средств федерального бюджета; создание системы наставничества, преемственности и накопления уникального опыта в сфере транспорта; формирование в организациях управленческих кадров, мотивированных на достижение корпоративных стратегических целей; содействие в укреплении и развитии социального партнерства	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Основные мероприятия в области развития человеческих ресурсов	обеспечение транспорта на всех уровнях профессионально подготовленными работниками массовых профессий, специалистами и руководителями, ориентированными на длительные трудовые отношения и развитие профессиональной карьеры; 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 и высоких стандартов качества; содействие созданию корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников, повышение его качества, производительности труда и активное участие в технической модернизации и инновационном развитии транспорта; создание эффективных моделей образовательных учреждений, внедряющих в процесс образования науку и производство	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
Государственная поддержка развития научных кадров высшей квалификации в транспортной отрасли	развитие и государственная поддержка государственно-частного партнерства в сфере подготовки персонала между транспортными организациями, компаниями и университетами; развитие инструментов законодательного закрепления полномочий органов государственного регулирования в сфере транспорта по контролю за соблюдением конвенционных требований в сфере подготовки персонала, уточнению требований к наличию квалифицированного персонала, установлению иных категорий работников транспорта, чьи знания и компетенции подлежат периодической проверке, определению процедур и порядка проведения таких проверок; расширение сотрудничества с образовательными организациями Минобрнауки России и иностранными образовательными учреждениями при подготовке специалистов в сфере транспорта; внедрение интегрирующих образовательных технологий (единые информационные сети повышения квалификации в сфере вопросов, относящихся к государственному регулированию, электронные библиотеки и базы знаний) с участием крупнейших компаний и образовательных учреждений и с учетом их финансовых интересов; создание центров развития международных компетенций для подготовки и повышения	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	квалификации персонала транспорта, в том числе в рамках совместных образовательных организаций под эгидой международных организаций с участием Российской Федерации; проработка возможных мер государственной поддержки и государственного регулирования разработки и реализации корпоративных мероприятий по улучшению условий труда, росту объемов и содержания социальных гарантий работников, совершенствованию корпоративного управления и организации производства, созданию высокопроизводительных рабочих мест, мерам стимулирующего и мотивационного характера для удержания работников и развития долгосрочных трудовых отношений	
Развитие обеспечения трудовыми ресурсами	создание эффективных, постоянно действующих механизмов отраслевого мониторинга и прогнозирования кадрового обеспечения и использования персонала, в том числе актуального состояния и потребностей в разрезе видов транспорта, транспортной деятельности, транспортных предприятий всех видов собственности с учетом количественных объемов, уровня образования и квалификационных требований;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	проведение согласованной долгосрочной политики, направленной на повышение престижности транспортных профессий; реализация общеотраслевых мероприятий профориентирующего характера и в сфере содействия занятости работников транспорта в целях повышения конкурентоспособности организаций и компаний транспорта на рынке труда как работодателей; развитие отраслевой подготовки специалистов по конструированию и производству транспортной техники; сокращение сроков обучения летного состава при сохранении качества профессиональной подготовки	
Стимулирование роста качества профессионального образования работников транспорта, развитие современных компетенций, непрерывное обучение и повышение квалификации персонала	разработка и внедрение механизмов централизованного мониторинга трудоустройства и использования выпускников образовательных организаций, в том числе обучавшихся в рамках целевого приема, в организациях и компаниях всех форм собственности; сохранение системы подготовки персонала с квалификацией специалиста по направлениям, связанным с обеспечением безопасности транспортной деятельности; содействие созданию корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников,	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	повышение его качества, производительности труда и активное участие в технической модернизации и инновационном развитии транспорта; поощрение социальной ответственности бизнеса, а также использование в интересах развития кадрового потенциала договоров о социальном партнерстве; развитие системы профессиональной подготовки рабочих массовых профессий, техников, мастеров и иных специалистов, в том числе на основе сохранения и укрепления системы профессиональной подготовки и среднего профессионального образования в составе университетских комплексов; ведение мониторинга эффективности деятельности отраслевых образовательных организаций и оптимизация сети образовательных организаций и их филиалов в целях повышения качества обучения; разработка профессиональных стандартов транспортных профессий и должностей, приведение в соответствие с ними федеральных государственных образовательных стандартов; создание системы мониторинга соответствия уровня и качества подготовки работников отрасли требованиям работодателей, в том числе путем создания центров оценки (сертификации) квалификации;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	создание и расширение механизмов участия отраслевых объединений работодателей, саморегулируемых организаций, предприятий транспорта в проведении общественно-профессиональной аккредитации образовательных программ и (или) образовательных организаций; развитие практических компетенций при подготовке персонала отрасли, расширение охвата учащихся производственной практикой, создание и модернизация для этого базы практической подготовки; совершенствование материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных воздушных, морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений; создание системы непрерывного профессионального обучения за счет разработки отраслевых программ для работников органов государственного регулирования и управления на транспорте (в том числе региональных и муниципальных) и корпоративных планов повышения квалификации с учетом устанавливаемых государством периодичности и объемов участия работников, мониторинга их реализации;	

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	развитие системы регулирования государством требований к квалификации и процедурам проверки знаний и навыков работников транспорта, связанных с обеспечением безопасности перевозок	
Внедрение современных систем управления персоналом, нацеленных на эффективное использование человеческих ресурсов и мотивацию работников для эффективной трудовой деятельности	обеспечение (аккредитация образовательных программ и их реализация) среднего профессионального и высшего образования по направлениям, связанным с ключевыми обще- и межтранспортными задачами Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в том числе по новым программам (управление единым транспортным комплексом, региональными транспортными системами, транспортная безопасность, транспортное строительство, транспортное право, международные компетенции, международное и национальное транспортное право, международные транспортные коридоры, логистика, территориальные транспортно-логистические узлы, экология, инновационная деятельность на транспорте) и развитие инженерного образования по видам транспорта, включая автомобильный, железнодорожный, авиационный, морской, речной транспорт, автодорожное хозяйство, подготовка специалистов по мобилизационной подготовке на каждом виде транспорта;	продолжение выполнения мероприятий, реализация которых осуществлялась в период до 2020 года

	До 2020 года	С 2021 года до 2030 года
	развитие и содействие деятельности входящих в систему транспортного образования корпоративных образовательных подразделений; развитие инновационного потенциала за счет проработки и реализации механизмов долгосрочного сотрудничества между Минтрансом России, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, федеральными агентствами, транспортными компаниями и образовательными организациями в сфере подготовки и повышения квалификации персонала, в частности за счет расширения сфер применения государственного заказа, целевых договоров в формате государственно-частного партнерства, в том числе путем укрепления социальной, материально-технической и научно-лабораторной базы отраслевых университетов, создания в них научно-производственных, инновационных и внедренческих центров, технопарков, передачи им новейших образцов техники, технологии и программного обеспечения	

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

ОЦЕНКА

объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
I. Инновационный вариант						
1. Капитальные вложения						
Железнодорожный транспорт						
Всего	22543 - 29542	1194	2564	2839	2180	13766 - 20765
в том числе:						
федеральный бюджет*	5070 - 5701	218	675	751	521	2904 - 3535
бюджеты субъектов Российской Федерации*	295 - 364	10	17	25	23	220 - 289
внебюджетные средства*	17177 - 23476	965	1873	2062	1635	10642 - 16941

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Автомобильные дороги						
Всего	29312 - 33645	1088	1713	2583	2305	21624 - 25957
в том числе:						
федеральный бюджет*	17868 - 18685	675	1053	1556	1344	13240 - 14057
бюджеты субъектов Российской Федерации*	10691 - 13765	405	623	957	886	7820 - 10894
внебюджетные средства*	753 - 1195	7	37	70	74	565 - 1007
Морской транспорт						
Всего	7739 - 9053	142	362	583	580	6072 - 7386
в том числе:						
федеральный бюджет*	2215 - 2235	56	124	187	161	1687 - 1707
внебюджетные средства*	5524 - 6818	86	238	396	419	4385 - 5679
Внутренний водный транспорт						
Всего	1944 - 2257	54	93	155	146	1496 - 1809
в том числе:						
федеральный бюджет*	738 - 739	28	41	66	53	550 - 551
бюджеты субъектов Российской Федерации*	53 - 68	2	3	5	4	39 - 54
внебюджетные средства*	1153 - 1450	24	49	84	89	907 - 1204

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Воздушный транспорт						
Всего	8132 - 9473	207	470	666	598	6191 - 7532
в том числе:						
федеральный бюджет*	2778 - 2802	101	156	234	198	2089 - 2113
бюджеты субъектов Российской Федерации*	147 - 180	3	13	12	11	108 - 141
внебюджетные средства*	5207 - 6491	103	301	420	389	3994 - 5278
Автомобильный транспорт						
Всего	4647- 5422	117	192	323	333	3681 - 4457
в том числе:						
федеральный бюджет*	2	0,1	0,1	0,2	0,1	2
бюджеты субъектов Российской Федерации*	743 - 841	23	38	59	54	569 - 667
внебюджетные средства*	3902 - 4580	95	154	264	279	3110 - 3788
Промышленный железнодорожный транспорт						
Всего (внебюджетные средства*)	2269 - 2648	80	88	151	160	1790 - 2169
Наземный городской электротранспорт						
Всего	212 - 238	14	15	20	19	144 - 170

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
в том числе:						
бюджеты субъектов Российской Федерации*	136 - 155	6	7	10	11	102 - 121
внебюджетные средства*	76 - 83	8	8	10	8	42 - 49
Метрополитен						
Всего	6405 - 7398	214	336	506	469	4880 - 5873
в том числе:						
федеральный бюджет*	36	7,2	19	10	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации*	5262 - 5981	177	271	416	385	4013 - 4732
внебюджетные средства*	1107 - 1381	30	46	80	84	867 - 1141
Комплексные проекты по развитию транспортной системы						
Всего	5970 - 6978	151	248	452	438	4680 - 5688
в том числе:						
федеральный бюджет*	1229 - 1240	19	56	122	90	942 - 953
бюджеты субъектов Российской Федерации*	4 - 5	0,3	0,2	0,4	0,3	3 - 4
внебюджетные средства*	4737 - 5733	132	192	330	348	3735 - 4731
Всего капитальных вложений	89172 - 106654	3260	6082	8278	7226	64325 - 81807

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
в том числе:						
федеральный бюджет*	29936 - 31440	1104	2124	2926	2367	21414 - 22918
бюджеты субъектов Российской Федерации*	17331 - 21359	626	972	1484	1374	12874 - 16902
внебюджетные средства*	41905 - 53855	1530	986	3867	3485	30037 - 41987
2. Затраты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы						
Всего	667	16	28	50	58	515
в том числе:						
федеральный бюджет*	92	6	6	8	7	65
внебюджетные средства*	575	10	22	42	51	450
II. Базовый (консервативный) вариант						
1. Капитальные вложения						
Железнодорожный транспорт						
Всего	18775 - 21579	1193	1270	1244	094	13974 - 16778
в том числе:						
федеральный бюджет*	2513 - 2533	218	147	193	334	1621 - 1641
бюджеты субъектов Российской Федерации*	181 - 205	10	2	6	-	163 - 187
внебюджетные средства*	16081 - 18841	965	1121	1045	760	12190 - 14950

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Автомобильные дороги						
Всего	21797 - 24867	1087	1616	2380	876	14838 - 17908
в том числе:						
федеральный бюджет*	12267 - 13945	675	899	1077	1052	8564 - 10242
бюджеты субъектов Российской Федерации*	8775 - 9668	405	614	904	799	6053 - 6946
внебюджетные средства*	755 - 1254	7	103	399	25	221 - 720
Морской транспорт						
Всего	3692 - 4292	142	289	307	119	2835 - 3435
в том числе:						
федеральный бюджет*	1253 - 1271	56	95	91	38	973 - 991
внебюджетные средства*	2439 - 3021	86	194	216	81	1862 - 2444
Внутренний водный транспорт						
Всего	1238 - 1441	54	44	88	87	965 - 1168
в том числе:						
федеральный бюджет*	566 - 586	28	29	70	76	363 - 383
бюджеты субъектов Российской Федерации*	45 - 49	2	3	5	4	31 - 35
внебюджетные средства*	627 - 806	24	12	13	7	571 - 750

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Воздушный транспорт						
Всего	4483 - 5045	207	470	653	502	2651 - 3213
в том числе:						
федеральный бюджет*	1768 - 1796	101	156	193	118	1200 - 1228
бюджеты субъектов Российской Федерации*	113 - 125	3	13	10	7	80 - 92
внебюджетные средства*	2602 - 3124	103	301	450	377	1371 - 1893
Автомобильный транспорт						
Всего	3187 - 3668	118	192	293	271	2313 - 2794
в том числе:						
федеральный бюджет*	2	0,1	-	-	-	2
бюджеты субъектов Российской Федерации*	544 - 599	23	38	56	50	377 - 432
внебюджетные средства*	2641 - 3067	95	154	237	221	1934 - 2360
Промышленный железнодорожный транспорт						
Всего (внебюджетные средства*)	1547 - 1781	80	88	136	126	1117 - 1351
Наземный городской электротранспорт						
Всего	283 - 324	14	18	26	24	201 - 242

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
в том числе:						
бюджеты субъектов Российской Федерации*	115 - 123	6	8	11	10	80 - 88
внебюджетные средства*	168 - 201	8	10	15	14	121 - 154
Метрополитен						
Всего	4684 - 5321	214	336	493	427	3214 - 3851
в том числе:						
федеральный бюджет*	33	7,2	13	13	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации*	3962 - 4364	177	277	409	361	2738 - 3140
внебюджетные средства*	689 - 924	30	46	71	66	476 - 711
Комплексные проекты по развитию транспортной системы						
Всего	3911 - 4508	151	118	381	439	2822 - 3419
в том числе:						
федеральный бюджет*	860 - 866	19	32	130	216	463 - 469
бюджеты субъектов Российской Федерации*	9 - 10	0,3	2	3	2	2 - 3
внебюджетные средства*	3042 - 3632	132	84	248	221	2357 - 2947

	2010 - 2030 годы - всего	В том числе				
		2010 - 2012 годы	2013 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	2019 - 2020 годы	2021 - 2030 годы
Всего капитальных вложений	63597 - 72826	3260	4441	6001	4965	44930 - 54159
в том числе:						
федеральный бюджет*	19262 - 21032	1104	1371	1767	1834	13186 - 14956
бюджеты субъектов Российской Федерации*	13744 - 15143	626	957	1404	1233	9524 - 10923
внебюджетные средства*	30591 - 36651	1530	2113	2830	1898	22220 - 28280
2. Затраты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы						
Всего	253	16	22	28	23	164
в том числе:						
федеральный бюджет*	36	5	4	4	3	20
внебюджетные средства*	217	11	18	24	20	144

* 2020 - 2030 годы - предварительные прогнозные значения.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

КРУПНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ**	Географическая привязка
Крупные комплексные инвестиционные проекты						
1. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла	строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры на берегу Кольского залива, в том числе строительство на западном берегу терминалов по перевалке угля, нефти и нефтепродуктов; строительство на восточном берегу контейнерного терминала, реконструкция угольного терминала, строительство складской и	152,1	государственно-частное партнерство	2011 - 2020 годы	1, 2	Выходной - Лавна, станция Волховстрой, уличная сеть г. Мурманска

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ**	Географическая привязка
	дистрибуционной зоны, связанной с контейнерным терминалом; создание логистического центра; развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство железнодорожной ветки Выходной - Лавна, строительство 10 железнодорожных станций и парков, реконструкция путевого развития 4 станций, реконструкция железнодорожных подходов (от станции Волховстрой); развитие автодорожной инфраструктуры, в том числе развитие улично-дорожной сети г. Мурманска; реконструкция автодороги "Кола"					
2. Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)	создание 15 объектов транспортной инфраструктуры, группируемых по отраслевому признаку. Структура проекта предусматривает строительство, реконструкцию и развитие	120,2	государственно-частное партнерство	2010 - 2020 годы	1, 2	в Юго-Восточном грузовом районе г. Новороссийска дорога Цемдолина - ул. Портовая; железнодорожный

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	следующих объектов портовой инфраструктуры: терминал по перевалке мазута; контейнерный терминал мощностью 350000 TEU; зерновой терминал на пристани № 3; 2-я очередь комплекса по перевалке сухих минеральных удобрений в Восточном районе порта; лесной терминал; терминал по перевалке глинозема; бункеровочные мощности; контейнерный терминал в Юго-Восточном грузовом районе мощностью 350000 TEU; зерновой терминал в Юго-Восточном грузовом районе. Для обеспечения грузоперевозок необходимо развитие следующих объектов: автомобильная дорога Цемдолина - ул. Портовая; железнодорожный переезд на ул. Мефодиевской;					переезд на ул. Мефодиевской; путепровод на ул. Магистральной; развязка на участке Сухумийского шоссе

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	путепровод на ул. Магистральной; транспортная развязка на участке Сухумийского шоссе; строительство станции в районе разъезда 9 км Северо-Кавказской железной дороги; строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги, а также развитие дальних подходов, влияющих на пропускную способность этих станций					
3. Создание сухогрузного района морского порта Тамань	строительство новых портовых перегрузочно-технологических комплексов (терминалов) специализированного назначения для перегрузки угля, железорудного концентрата, зерна, минеральных удобрений, серы, стали, контейнеров и других грузов; строительство гидротехнических	228	государственно-частное партнерство	2011 - 2020 годы	1, 2	порт Тамань

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	сооружений (включая подходной канал, операционные акватории порта и рейды для стоянок судов, оградительные сооружения, причалы для судов обслуживающего флота); строительство припортовой железнодорожной станции и железнодорожных подъездных путей пропускной способностью не менее 79 млн. тонн в год; строительство автомобильной подъездной дороги и развязок суммарной пропускной способностью не менее 8 млн. тонн в год, соединяющих порт с федеральной трассой М-25; строительство производственного здания морских служб, системы управления движения судов, объектов навигации и связи, пожарной части; строительство береговых зданий и сооружений базы обслуживающего флота;					

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	строительство объектов инженерной инфраструктуры, обеспечивающих потребности порта в электрической энергии, природном газе, воде и связи; оборудование объектов комплексом инженерно-технических средств охраны					
4. Развитие транспортного узла "Восточный - Находка" (Приморский край)	комплексная модернизация и строительство новых портовых терминалов, железных и автомобильных дорог и подходов, мостовых переходов и тоннелей, информационно-коммуникационной инфраструктуры транспортного узла на базе порта Восточный. Отраслевая структура проекта включает: строительство объектов портовой инфраструктуры - новых портовых контейнерных терминалов общей мощностью (поэтапно) до 10 млн. TEU в год, припортового логистического контейнерного терминала,	148,4	государственно-частное партнерство	2010 - 2020 годы	1, 2, 3	порт Восточный; Кипарисовский, Облучинский, Владивостокский и Лагар-Аульский тоннели

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	нового угольного терминала мощностью около 20 млн. тонн в год, 3-й очереди существующего угольного терминала мощностью около 6 млн. тонн угля в год, зернового перегрузочного комплекса мощностью около 3,5 млн. тонн зерна в год; развитие железнодорожной инфраструктуры - развитие ближних железнодорожных подходов, в том числе строительство 2-го пути и моста через р. Партизанка, удлинение приемоотправочных путей и строительство дополнительного сортировочного парка, реконструкция Кипарисовского, Облучинского, Владивостокского и Лагар-Аульского тоннелей, развитие и модернизация дальних подходов, в том числе реконструкция железнодорожных мостов через реки Зея и Бурея, а также на					

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	125-м км участка Угловая - Находка, строительство 2-го мостового перехода через р. Амур; строительство объектов автодорожной инфраструктуры - подходов к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации					
5. Развитие транспортного узла в г. Екатеринбурге	реконструкция и достройка контейнерных терминалов территориального отделения филиала открытого акционерного общества "Российские железные дороги" "ТрансКонтейнер"; строительство нового грузового двора на железнодорожной станции Екатеринбург-Товарный; строительство складского комплекса открытого акционерного общества "Евро-Азиатский международный транспортно-логистический центр";	18,8	государственно-частное партнерство	2017 - 2020 годы	1	г. Екатеринбург

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ**	Географическая привязка
	развитие транспортной инфраструктуры, в том числе строительство новой железнодорожной станции Екатеринбург-Товарный, автомобильной развязки на 11-м км Серовского тракта и автомобильного подъезда к объектам транспортно-логистического центра					
6. Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)	создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра, предназначенного для организации приемки, временного хранения, переработки, распределения, оформления документов и отправки грузов по назначению разными видами транспорта на основе логистической технологии, обслуживания международных грузопотоков по коридорам "Запад - Восток" и "Север - Юг", межрегиональных грузопотоков	12,5	государственно-частное партнерство	2010 - 2014 годы	2, 3	г. Свияжск, Республика Татарстан

	Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
7.	Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области, в том числе создание Дмитровского межрегионального мультимодального логистического центра	создание комплексной транспортно-логистической сети Московского региона, в том числе создание Дмитровского межрегионального мультимодального логистического центра. На территории Московской области планируется сооружение 58 объектов транспортной логистики	45,1	государственно-частное партнерство	2011-2020 годы	1, 2	г. Дмитров, Московская область
8.	Развитие Красноярского международного авиатранспортного узла (Красноярский край)	(И) реконструкция аэродрома Черемшанка с удлинением взлетно-посадочной полосы; строительство пассажирского терминала, соединительных рулежных дорожек, сопредельной части перрона; реконструкция аэропорта Емельяново	57,2	государственно-частное партнерство	2014 - 2019 годы	1	г. Красноярск

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
9. Развитие мультимодального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт"	создание на левом берегу р. Дон в районе промышленной зоны "Заречная" в г. Ростове-на-Дону (на земельных участках общей площадью 405 га) комплекса портовых и логистических сооружений и инфраструктуры железных и автомобильных дорог и подходов. По результатам анализа финансово-экономических параметров проекта (в условиях сложившейся конъюнктуры рынка транспортных услуг) и в целях снижения нагрузки на федеральный бюджет проект планируется реализовать в 2 этапа на условиях государственно-частного партнерства: 1 этап - строительство и развитие железнодорожной и автодорожной инфраструктуры на подходах к порту (2011 - 2015 годы); 2 этап - создание внутренней акватории порта, причальных	24,3	государственно-частное партнерство	2011 - 2015 годы	2, 3	г. Ростов-на-Дону

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	сооружений и береговых зданий федеральной собственности, объектов инженерно-технического обеспечения федеральных объектов. Проектная пропускная способность порта - до 16 млн. тонн грузов в год, в том числе объем переработки контейнеров - не менее 550 тыс. TEU в год					
		Дорожное хозяйство				
10. Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Московской области	строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги позволит обеспечить связи между районами Московской области, минуя Московскую кольцевую автомобильную дорогу, создать новые терминально-логистические, производственные и коммерческие зоны рядом с новой магистралью и направить транзитные транспортные потоки в объезд г. Москвы	306,3 (1-я очередь)	государственно-частное партнерство	2012 - 2018 годы	1, 2, 3	Московская область

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
11. Строительство мостового перехода через р. Лена в районе г. Якутска	строительство мостового перехода, обеспечивающего связь административного центра Республики Саха (Якутия) и западной части субъекта Российской Федерации с транспортной системой Российской Федерации	73,2	федеральный бюджет, внебюджетные средства	2013 - 2019 годы	2, 3	г. Якутск, Республика Саха (Якутия)
12. Реконструкция участков автомобильной дороги федерального значения А-331 "Вилюй" Тулун - Братск - Усть-Кут - Мирный - Якутск	в рамках проекта осуществляется строительство недостающих участков дороги, соединяющей с транспортной системой Российской Федерации территорию востока Иркутской области и западной части Республики Саха (Якутия), а также обеспечивающей доступ к месторождениям полезных ископаемых в этом регионе	15,3	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	Иркутская область, Республика Саха (Якутия)

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
13. Строительство новой автомобильной дороги Ижевск - Пермь, включая подъезд к г. Ижевску	строительство новой автомобильной дороги направлено на реализацию в перспективе проекта по обеспечению транспортной доступности Ханты-Мансийского автономного округа - Югры и Томской области	118,6	государственно-частное партнерство	2024 - 2029 годы	1	Республика Удмуртия, Пермский край
14. Реконструкция автомобильной дороги Челябинск - Магнитогорск - Кумертау	реконструкция автомобильной дороги Челябинск - Магнитогорск - Кумертау направлена на создание прямых транспортных связей между этими городами и обеспечение условий для формирования зон опережающего развития (опорных точек роста экономики) в Уральском федеральном округе	213,2	государственно-частное партнерство	2025 - 2030 годы	1	Челябинская область
15. Реконструкция автомобильной дороги Челябинск - Екатеринбург***	реконструкция автомобильной дороги Челябинск - Екатеринбург направлена на формирование прямых транспортных связей между этими городами и обеспечение	109,8	государственно-частное партнерство	2025 - 2029 годы	1	Челябинская и Свердловская области

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	условий для формирования зон опережающего развития (опорных точек роста экономики) в Уральском федеральном округе					
16. Строительство новой автомобильной дороги по направлению Углич - Переславль-Залесский - Владимир - Саранск (с отходом на Саратов) - Ульяновск - Димитровград - Самара - Оренбург	(И) строительство новой автомобильной дороги по направлению Углич - Переславль-Залесский - Владимир - Саранск (с отходом на Саратов) - Ульяновск - Димитровград - Самара - Оренбург позволит улучшить транспортную доступность городов Центрального и Приволжского федеральных округов	683,3	государственно-частное партнерство	2023 - 2030 годы	1	Владимирская, Ярославская, Пензенская, Ульяновская, Саратовская, Самарская и Оренбургская области
17. Реконструкция автомобильной дороги А-180 "Нарва" на участке подъезда к морскому порту г. Усть-Луга	реконструкция подъезда к морскому порту г. Усть-Луга необходимо для обеспечения связи развивающегося морского порта с дорожной сетью	44,3	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	Ленинградская область

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
18. Строительство объектов программы развития г. Сочи как горноклиматического курорта	строительство и реконструкция автомобильных дорог и транспортных развязок, необходимых для подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года	124	федеральный бюджет	2009 - 2014 годы	3	г. Сочи, Краснодарский край
19. Реконструкция участков автомобильной дороги федерального значения М-5 "Урал"	в рамках проекта осуществляется реконструкция наиболее загруженных движением участков дороги, входящей в состав международного транспортного коридора "Запад - Восток", в первую очередь в пределах Московского транспортного узла, в целях обеспечения пропускной способности дороги, достаточной для пропуска возрастающих транспортных потоков	300,6	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	Московская, Рязанская, Пензенская, Самарская и Челябинская области, Республики Мордовия, Татарстан и Башкортостан

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
20. Реконструкция участков автомобильной дороги федерального значения М-8 "Холмогоры"	в рамках проекта осуществляется реконструкция наиболее загруженных движением участков дороги, входящей в состав международного транспортного коридора "Север - Юг", в первую очередь в пределах Московского транспортного узла, в целях обеспечения пропускной способности дороги, достаточной для пропуска возрастающих транспортных потоков	133,1	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	Московская, Ярославская, Вологодская и Архангельская области
21. Реконструкция участков автомобильной дороги федерального значения М-9 "Балтия"	в рамках проекта осуществляется реконструкция наиболее загруженных движением участков дороги, входящей в состав международного транспортного коридора "Запад - Восток", в первую очередь в пределах Московского транспортного узла, в целях обеспечения пропускной способности дороги, достаточной для пропуска возрастающих транспортных потоков	39,2	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	Московская область

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
22. Строительство скоростной автомобильной дороги М-3 "Украина" по новому направлению	в рамках проекта осуществляется строительство скоростной автомобильной дороги М-3 "Украина" по новому направлению с последующим вводом платного проезда	305,9	государственно-частное партнерство	2010 - 2023 годы	1, 2, 3	Московская, Калужская и Брянская области
23. Строительство скоростного международного транспортного коридора "Запад - Восток" по новому направлению	(И) создание скоростного международного транспортного коридора "Запад - Восток" по новому направлению предусматривается за счет проведения строительства и реконструкции следующих автодорог: автомобильная дорога М-1 "Беларусь"; скоростная автомобильная дорога Москва - Нижний Новгород - Казань (с обходом гг. Балашиха и Ногинск); скоростная автомобильная дорога Казань - Екатеринбург; скоростная автомобильная дорога Екатеринбург - Тюмень - Омск - граница Казахстана	1602	государственно-частное партнерство	2010 - 2030 годы	1, 2, 3	Владимирская, Московская, Нижегородская, Свердловская, Тюменская, Омская и Смоленская области, Республика Татарстан, Чувашская Республика

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
24. Строительство скоростного международного транспортного коридора "Север - Юг" по новому направлению	создание скоростного международного транспортного коридора "Север - Юг" по новому направлению предусматривается за счет проведения строительства и реконструкции следующих автодорог: скоростная автомобильная дорога "Скандинавия"; скоростная автомобильная дорога М-11 "Москва - Санкт-Петербург"; автомобильная дорога М-4 "Дон"; скоростная автомобильная дорога Краснодар - Абинск - Кабардинка; автомобильные дороги в составе Новороссийского транспортного узла; скоростная автомобильная дорога Сочи - порт Кавказ	1312	государственно-частное партнерство	2010 - 2028 годы	1, 2, 3	Ленинградская, Тверская, Московская, Воронежская, Тульская и Ростовская области, Краснодарский край
25. Строительство скоростного транспортного коридора	(И) создание скоростного транспортного коридора граница Эстонии - Санкт-Петербург - Вологда - Галич - Йошкар-Ола - Казань	557,7	государственно-частное партнерство	2021 - 2030 годы	1	Ленинградская, Вологодская, Ярославская и Костромская области, Республика Татарстан

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
26. Строительство скоростного транспортного коридора "Северо-Западная хорда"	(И) создание скоростного транспортного коридора "Северо-Западная хорда" предусматривается за счет проведения строительства и реконструкции скоростной автомобильной дороги по направлению Екатеринбург - Пермь - Киров - Галич - Кострома - Ярославль - Углич - Торжок - Великие Луки (отход на границу Латвии и границу Беларуси)	856,6	государственно-частное партнерство	2021 - 2028 годы	1	Смоленская область, Пермский край, Свердловская, Костромская, Ярославская, Тверская и Ленинградская области
27. Строительство скоростного транспортного коридора "Юго-Западная хорда"***	(И) создание скоростного транспортного коридора "Юго-Западная хорда" предусматривается за счет проведения строительства и реконструкции скоростной автомобильной дороги по направлению Казань - Ульяновск - Саратов - Волгоград - Батайск	1373,4	государственно-частное партнерство	2029 - 2030 годы	1	Республика Татарстан, Ульяновская, Саратовская, Волгоградская и Ростовская области

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
28. Строительство участка международного автодорожного маршрута "Европа - Западный Китай"	создание участка скоростного международного автодорожного маршрута "Европа - Западный Китай" предусматривается за счет строительства и реконструкции скоростной автомобильной дороги по направлению Казань - Шали - Сорочьи Горы (+ с мостовым переходом через р. Каму) - Алексеевское - Альметьевск - Бавлы - Кумертау - Соль-Илецк - граница Казахстана	368,6	государственно-частное партнерство	2013 - 2030 годы	1, 2	Республики Татарстан и Башкортостан, Оренбургская область
29. Строительство скоростного транспортного коридора	создание скоростного транспортного коридора граница Белоруссии - Брянск - Орел - Елец - Воронеж - Саратов - Озинки	590,3	государственно-частное партнерство	2021 - 2030 годы	1	Брянская, Орловская, Воронежская и Саратовская области
30. Строительство скоростного транспортного коридора	(И) создание скоростного транспортного коридора Усть-Луга - Великие Луки - Смоленск - Брянск	369,1	государственно-частное партнерство	2023 - 2030 годы	1	Ленинградская, Смоленская и Брянская области

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализации	Стадия работ**	Географическая привязка
		Железнодорожный транспорт				
31. Высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва - Нижний Новгород - Казань - Екатеринбург, в том числе:	(И) новая специализированная высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва - Нижний Новгород - Казань - Екатеринбург (с возможным ответвлением на Пермь и Уфу) протяженностью 1563 км, время в пути между конечными пунктами 8 часов (тип железнодорожной линии - пассажирская)	2091,8 (без учета строительства ответвлений на Пермь и Уфу)	государственно-частное партнерство	2013 - 2026 годы	1	г. Москва - г. Нижний Новгород - г. Казань - г. Екатеринбург
Москва - Нижний Новгород - Казань	новая специализированная высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва - Нижний Новгород - Казань протяженностью 803 км, время в пути 3 часа 30 минут	924,4	государственно-частное партнерство	2013 - 2018 годы	1	г. Москва - г. Нижний Новгород - г. Казань
Казань - Екатеринбург	(И) новая специализированная высокоскоростная железнодорожная магистраль Казань - Екатеринбург протяженностью 760 км, время в пути 3 часа 50 минут	1167,4	государственно-частное партнерство	2021 - 2026 годы	1	г. Казань - г. Екатеринбург

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
32. Высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСЖМ-1) Москва - Санкт-Петербург***	(И) новая специализированная высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва - Санкт-Петербург протяженностью 659 км позволит сократить время в пути между городами до 2,5 часа (тип железнодорожной линии - пассажирская)	913,6	государственно-частное партнерство	2021 - 2026 годы	1	г. Москва - г. Санкт-Петербург
33. Высокоскоростная магистраль (ВСМ) Казань - Самара***	(И) новая специализированная высокоскоростная железнодорожная магистраль протяженностью 560 км с организацией движения по ней поездов с временем 2 часа 20 минут (тип железнодорожной линии - пассажирская)	1385,8	государственно-частное партнерство	2023 - 2028 годы	1	г. Казань - г. Самара
34. Высокоскоростная магистраль (ВСМ) Москва - Ростов - Адлер	(И) новая специализированная высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва - Ростов - Адлер протяженностью 1470,6 км, время в пути около 7,5 часа	2322	государственно-частное партнерство	2021 - 2028 годы	1	г. Москва - г. Ростов - г. Адлер

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
35. Обеспечение подходов к портам Приморск, Выборг, Высоцк, Усть-Луга, Мурманск и усиление пропускной способности направ-лений Коноша - Лабытнанги, Дмитров - Сонково - Мга	снятие инфраструктурных ограничений на сети железных дорог Северо-Западного региона позволит обеспечить освоение перспективных объемов перевозок на подходах к портам Северо-Западного региона	700	государственно-частное партнерство	2013 - 2030 годы	3	Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород, Веймарн - Котлы - Усть-Луга; Волховстрой - Беломорск - Мурманск; Дмитров - Сонково - Мга
36. Обеспечение подходов к портам Новороссийск, Темрюк, Тамань, Оля, включая обходы Краснодарского и Саратовского железнодорожных узлов, в том числе	снятие инфраструктурных ограничений на сети железных дорог Южного региона позволит обеспечить освоение перспективных объемов перевозок на подходах к портам Южного региона	325,6	государственно-частное партнерство	2013 - 2030 годы	1, 2, 3	Имени М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Кореновск - Кирпильский - Крымская; Энем - Кривенковская; Трубная - В.Баскунчак-Аксарайская; Ртищево - Кочетовка; Липовский - Курдюм; Крымская - Разъезд 9 км - Юровский - Вышестеблиевская - Кавказ, Юровский - Анапа

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
комплексная реконструкция участка имени М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла	устранение "узких мест" на участке, строительство вторых путей, строительство обхода Краснодарского железнодорожного узла, электрификация направления	111,1	государственно-частное партнерство	2010 - 2019 годы	1, 2, 3	Имени М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская, г. Краснодар
37. Обеспечение подходов к портам Находка, Владивосток, Советская Гавань, Ванино и развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, в том числе:	снятие инфраструктурных ограничений на сети железных дорог Дальневосточного региона позволит обеспечить освоение перспективных объемов перевозок на подходах к портам Дальневосточного региона и увеличить скорость доставки транзитных контейнеров по Транссибу	1778,4	государственно-частное партнерство	2013 - 2030 годы	3	Междуреченск - Тайшет; Карымская - Забайкальск; Тайшет - Комсомольск-на-Амуре, Тайшет - Волочаевка; Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань; Барановский - Хасан; Биробиджан - Ленинск

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
развитие Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей	строительство дополнительных главных путей и разъездов, развитие станций Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей	562	государственно-частное партнерство	2011 - 2017 годы	1, 2, 3	Иркутская область, Республика Бурятия, Забайкальский край, Республика Саха (Якутия), Амурская область, Хабаровский край, Еврейская автономная область, Приморский край
комплексная реконструкция участка Междуреченск - Тайшет	реконструкция участка Междуреченск - Тайшет, включая развитие железнодорожных станций строительство соединительного пути Авда - Громадская, разъездов, вторых путей	42,9	государственно-частное партнерство	2010 - 2019 годы	1, 2, 3	Кемеровская область, Республика Хакасия, Красноярский край, Иркутская область
38. Создание Северного широтного хода	развитие железнодорожной линии Лабытнанги - Котлас - Коноша, строительство мостового перехода через р. Обь, строительство новой железнодорожной линии Салехард - Надым	203,8	государственно-частное партнерство	2012 - 2019 годы	1, 2, 3	Лабытнанги - Котлас - Коноша, Салехард - Надым

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
39. Развитие сети железных дорог Урала и Западной Сибири	(И) снятие инфраструктурных ограничений на сети железных дорог Урала и Западной Сибири позволит обеспечить вывоз возрастающих объемов нефтегрузов	1598,4	государственно-частное партнерство	2013 - 2030 годы	3	Тобольск - Сургут-Коротчаево
40. Развитие сети железных дорог Центрального региона	снятие инфраструктурных ограничений на сети железных дорог Центрального региона позволит обеспечить растущие объемы перевозок грузов в связях Кузбасс - Центр и Кузбасс - Юг в связи с прогнозируемым увеличением перевозок внешнеторговых и внутрироссийских грузов	520,5	государственно-частное партнерство	2013 - 2030 годы	3	Чишмы - Бугульма - Акбаш - Уруссу - Ульяновск - Инза
41. Скоростное движение на направлении Москва - Курск***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 537 км с временем в пути от Москвы до Курска 4 часа. Реализация проекта зависит от принятия окончательного решения о варианте	88,9	федеральный бюджет	2013 - 2018 годы	2	Москва - Тула - Орел - Курск

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	прохождения трассы высокоскоростной магистрали Москва - Адлер					
42. Скоростное движение на направлении Москва - Ярославль***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 282 км с временем в пути поездов около 2,5 часа	148,8	федеральный бюджет	2013 - 2019 годы	1	Москва - Ярославль
43. Скоростное движение на направлении Москва - Красное (далее с продлением до Минска и Берлина)***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 487 км с временем в пути поездов около 4 часов	99,1	федеральный бюджет	2013 - 2019 годы	2	Москва - Смоленск-Красное
44. Скоростное движение на направлении Москва - Суземка***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 488 км с временем в пути поездов 4 часа 10 минут	113,8	федеральный бюджет	2013 - 2019 годы	2	Москва - Брянск - Суземка

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
45. Скоростное движение на направлении Омск - Новосибирск***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 627 км с временем в пути поездов около 5,5 часа	117,7	федеральный бюджет	2018 - 2024 годы	1	Омск - Новосибирск
46. Скоростное движение на направлении Самара - Саранск***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 449 км с временем в пути поездов 4 часа 55 минут	171,3	федеральный бюджет	2025 - 2029 годы	1	Самара - Саранск
47. Скоростное движение на направлении Самара - Саратов***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 439 км с временем в пути поездов 4 часа 25 минут	178,1	федеральный бюджет	2025 - 2029 годы	1	Самара - Саратов
48. Скоростное движение на направлении Самара - Пенза***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 388 км с временем в пути поездов 3 часа 55 минут	148,2	федеральный бюджет	2025 - 2029 годы	1	Самара - Пенза

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
49. Скоростное движение на направлении Саратов - Волгоград***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 431 км с временем в пути поездов 4 часа 20 минут	163,6	федеральный бюджет	2025 - 2029 годы	1	Саратов - Волгоград
50. Скоростное движение на направлении Екатеринбург - Челябинск***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 271 км с временем в пути поездов 2 часа 55 минут	41,8	федеральный бюджет	2020 - 2024 годы	1	Екатеринбург - Челябинск
51. Скоростное движение на направлении Новосибирск - Барнаул***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 230 км с временем в пути поездов около 2,5 часа	61,9	федеральный бюджет	2026 - 2029 годы	1	Новосибирск - Барнаул
52. Скоростное движение на направлении Новосибирск - Новокузнецк***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 528 км с временем в пути поездов 4 часа 50 минут	410,9	федеральный бюджет	2025 - 2029 годы	1	Новосибирск - Новокузнецк

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
53. Скоростное движение на направлении Новосибирск - Кемерово***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 301 км с временем в пути поездов порядка 3,5 часа	163,0	федеральный бюджет	2025 - 2029 годы	1	Новосибирск - Кемерово
54. Скоростное движение на направлении Хабаровск - Владивосток***	(И) организация скоростного движения на существующей железнодорожной линии протяженностью 774 км с временем в пути поездов 6 часов 40 минут	516,4	федеральный бюджет	2018 - 2024 годы	2	Хабаровск - Владивосток
		Морской транспорт				
55. Порт Усть-Луга	формирование акватории южной и северной частей морского порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, строительство специализированных причалов; проведение в морском порту Усть-Луга дноуглубительных работ по формированию акватории терминалов для	61,5	государственно-частное партнерство	2010 - 2020 годы	1, 2, 3	Усть-Луга

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	перевалки контейнеров и других экспортно-импортных грузов, строительство за счет средств внебюджетных источников специализированных причалов по перевалке контейнеров, генеральных грузов и усовершенствование технологии перевалки угля путем оснащения комплексов современным оборудованием, строительство производственного здания морских служб, строительство базы обеспечивающего флота в морском порту Усть-Луга, в том числе 5 причалов общей длиной 532 м, и создание акватории, территории и других объектов портовой инфраструктуры, строительство оградительных сооружений для предотвращения возникновения во внутренней акватории волнения, вызывающего перебой в производстве грузовых операций, а также					

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	обеспечения спокойной стоянки судов у причалов, удобного и безопасного подхода судов к причалам					
56. Порт Сабетта	строительство морского порта по перевалке сжиженного природного газа, газового конденсата и других грузов в пос. Сабетта на полуострове Ямал мощностью 30,7 млн. тонн	73,2	государственно-частное партнерство	2012 - 2017 годы	2, 3	полуостров Ямал, пос. Сабетта
	Внутренний водный транспорт					
57. Строительство 2-й нитки Нижне-Свирского шлюза	проект включает строительство 2-й камеры шлюза (300 м х 21,5 м х 5,5 м), подходных каналов, направляющих пал и причальных сооружений, оснащение объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Реализация проекта строительства 2-й нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла является одним из основных	13	федеральный бюджет	2012 - 2017 годы	2, 3	пос. Свирьстрой, Ленинградская область

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
	мероприятий по устранению инфраструктурных ограничений на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации					
58. Строительство Багаевского гидроузла, совмещенного с мостовым переходом в составе этого объекта, в створе хутора Арпачин	(И) проект включает строительство на р. Дон гидроузла в составе однокамерного двухниточного шлюза, рыбопропускных сооружений, плотины, малой гидроэлектростанции, инженерных защитных сооружений от затопления и подтопления территорий, гидроузла-регулятора на р. Аксай с оснащением объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и социальной сферы. Реализация проекта направлена на устранение инфраструк-турных ограничений на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации	34	федеральный бюджет	2013 - 2018 годы	2	хутор Арпачин, Багаевский район Ростовской области

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
59. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла***	проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на р. Волга в нижнем бьефе Городецкого гидроузла. Решение проблемы обеспечения сквозного судоходства на участке р. Волги Городец - Нижний Новгород может быть решено по одному из 2 направлений: наполнение Чебоксарского водохранилища до отметки 68 м; строительство Нижегородского низконапорного гидроузла в населенном пункте Большое Козино. Сокращение лимитирующих участков Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации	41,4	федеральный бюджет	2016 - 2020 годы	1	населенный пункт Большое Козино, Нижегородская область

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
60. Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы	проект включает реконструкцию 19 гидроузлов на канале имени Москвы и Москворецко-Окской системе. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю удельный вес гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	15,9	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2,3	участки внутренних водных путей
61. Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути	проект включает реконструкцию 12 гидроузлов на Волго-Балтийском водном пути. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю удельный вес гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	18	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	участки внутренних водных путей

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
62. Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала	проект включает реконструкцию 20 объектов на Волго-Донском судоходном канале. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю удельный вес гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	11,8	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	участки внутренних водных путей
63. Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско-Балтийского канала	проект включает реконструкцию 20 гидроузлов на Волго-Балтийском канале. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю удельный вес гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	6,8	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	участки внутренних водных путей

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
64. Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна	проект включает реконструкцию 8 гидроузлов. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю удельный вес гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	6,6	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2, 3	участки внутренних водных путей
65. Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна	проект включает реконструкцию 4 гидроузлов на реках Кама и Белая. Реализация проекта снизит удельный вес гидроузлов с неудовлетворительным уровнем безопасности и сведет к нулю удельный вес гидроузлов с опасным уровнем безопасности, обеспечит надежную и безаварийную работу судопропускных гидротехнических сооружений	6,3	федеральный бюджет	2010 - 2020 годы	2,3	участки внутренних водных путей

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
			Воздушный транспорт			
66. Аэропорт Шереметьево (SVO, Москва)	планируется строительство ВПП-3 других аэродромных объектов, модернизация терминалов для пассажиров внутренних авиалиний, грузовых терминалов и др. (мероприятия 1-й и 2-й очередей реконструкции)	104,6	государственно-частное партнерство	2006 - 2019 годы	3	г. Москва
67. Аэропорт Домодедово (DME, Москва)	планируется строительство 2 новых модулей пассажирского терминала и аэродромных объектов (строительство новой взлетно-посадочной полосы, мероприятия 1-й и 2-й очередей, реконструкция второй летной зоны)	72	государственно-частное партнерство	2004 - 2016 годы	3	г. Москва
68. Аэропорт "Южный" (г. Ростов-на-Дону)	строительство аэропорта класса "А" с полным комплектом зданий и сооружений	37,2	государственно-частное партнерство	2013 - 2019 годы	3	г. Ростов-на-Дону

	Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
69.	Аэропорт "Кольцово" (г. Екатеринбург, Свердловская область)	реконструкция ИВПП-2, пассажирского терминала и других объектов аэропорта, замена светосигнального оборудования	24	государственно-частное партнерство	2010 - 2016 годы	3	г. Екатеринбург
70.	Аэропорт Якутск (Республика Саха (Якутия)	реконструкция ИВПП-2, перрона, аэровокзального комплекса и других объектов аэропорта	25,8	государственно-частное партнерство	2010 - 2018 годы	3	г. Якутск
71.	Аэропорт "Алыкель" (г. Норильск, Красноярский край)	реконструкция аэропортового комплекса и объектов аэродромной инфраструктуры	12,7	государственно-частное партнерство	2014 - 2018 годы	1, 2	г. Норильск
72.	Аэропорт Уфа (Республика Башкортостан)	реконструкция аэропорта, в том числе аэродрома	9,4	государственно-частное партнерство	2013 - 2017 годы	2	г. Уфа
73.	Реконструкция аэропортов (аэродромов) регионального и местного значения, находящихся на территории	осуществление мероприятий по реконструкции аэропортов (аэродромов) регионального и местного значения, находящихся на территории Дальнего Востока и Байкальского региона	104,2	федеральный бюджет	2013 - 2020 годы	2	территория Дальнего Востока и Байкальского региона

Проект	Описание*	Общие затраты, млрд. рублей	Финансирование	Сроки реализа-ции	Стадия работ**	Географическая привязка
Дальнего Востока и Байкальского региона						

* Знаком (И) отмечены проекты, реализация которых предусматривается в рамках инновационного варианта.
** Стадии работ: 1 - стадия перспективного планирования, 2 - стадия проектирования, 3 - стадия строительства (реконструкции).
*** Проекты, требующие дополнительного рассмотрения для принятия решения об их реализации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года
(в редакции распоряжения
Правительства Российской Федерации
от 11 июня 2014 г. № 1032-р)

П Л А Н

мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014 - 2018 годы)

Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры			
1. Разработка подходов, моделей и подготовка научно-методических рекомендаций для формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития транспортно-логистической инфраструктуры для всех видов транспорта и грузовладельцев	научно-исследовательская работа, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минпромторг России, администрации субъектов Российской Федерации	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
2.	Внесение изменений в ГОСТ Р 50597-93 "Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения" для его приведения в соответствие с положениями Технического регламента Таможенного союза 014/2011 "Безопасность автомобильных дорог", утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827, в том числе по обеспечению эксплуатации дорог, на проезжей части которых присутствует слой уплотненного снежного покрова	государственный стандарт	Минтранс России, МВД России	2014 год
3.	Подготовка предложений по формированию системы организации развития основных транспортных узлов на базе Московского транспортного узла	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минрегион России	2014 год
4.	Разработка проекта федерального закона "Об аэропортах и аэропортовой деятельности"	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минрегион России, ФАС России, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти	2014 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
5.	Разработка стратегии развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года	акт Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России, МВД России, Минприроды России, Росводресурсы	2014 год
6.	Внесение изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (в части совершенствования рыночных отношений на железнодорожном транспорте)	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минобороны России, Минпромторг России, Минтруд России, Минздрав России, МВД России, МЧС России, Минрегион России, Минэнерго России, ФСТ России, ФАС России	2014 год
7.	Внесение изменений в Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (в части совершенствования рыночных отношений на железнодорожном транспорте, в том числе в части регулирования деятельности по оперированию грузовыми вагонами и развития механизмов саморегулирования в операторской деятельности)	федеральный закон	Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России, МВД России, ФСТ России, ФАС России	2014 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
8.	Внесение изменений в законодательство Российской Федерации в целях совершенствования процедур резервирования и изъятия земельных участков (их частей) для государственных и муниципальных нужд при реализации инфраструктурных проектов, направленных на оптимизацию требований к градостроительной документации, сокращение сроков и упрощение процедур резервирования и изъятия земель	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России	2014 год
9.	Внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 18 апреля 2005 г. № 233 "О Правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования"	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФСТ России, ФАС России	2014 год
10.	Разработка стратегии развития морской портовой инфраструктуры России на период до 2030 года	акт Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Росморречфлот, МВД России, федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт"	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
11.	Разработка методических указаний по разработке и ведению транспортно-экономического баланса	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы
12.	Совершенствование системы финансирования дорожного хозяйства с более полным учетом международной практики применения систем дорожных фондов по следующим направлениям: разработка и реализация мер, направленных на повышение оперативности использования доходов от акцизов на автомобильное топливо, полученных в предыдущем году в размере, превышающем прогнозный уровень, заложенный в закон о бюджете; расширение общественного контроля за расходованием средств дорожных фондов с исключением раздробленности ответственности в области планирования инвестиционной деятельности в дорожном хозяйстве; упрощение порядка использования привлеченных целевых внебюджетных источников, в том числе пожертвований и субсидий из бюджетов другого уровня,	акт Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России, Минрегион России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	в целях ускорения реализации задач, на которые эти средства выделены; расширение механизмов привлечения внебюджетных источников к решению задач развития автомобильных дорог и улучшения обслуживания пользователей			
13.	Внесение изменений в нормативные документы, регламентирующие требования к проектированию автомобильных дорог и иных объектов транспортной инфраструктуры, в части принятия планировочных, архитектурных и инженерных решений на основе данных транспортного моделирования. Разработка и утверждение требований к транспортному моделированию	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минприроды России	2014 - 2015 годы
14.	Разработка сводов правил, регламентирующих проектирование, строительство и реконструкцию объектов и систем инфраструктуры железнодорожного транспорта и обеспечивающих соблюдение требований технических регламентов Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава", "О безопасности высокоскоростного железнодорожного	своды правил (14 наименований)	Минтранс России, Минпромторг России, Минрегион России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	транспорта" и "О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта"			
15.	Разработка федерального закона, регламентирующего вопросы переноса, выноса, переобустройства инженерных коммуникаций, получения технологических присоединений и лимитов на подключение к инженерным сетям при реализации инфраструктурных проектов	федеральный закон	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2015 годы
16.	Разработка федерального закона о внесении изменений в законодательство в целях совершенствования процедуры формирования полос отвода автомобильных дорог и участков временного отвода для целей строительства (реконструкции) автомобильных дорог, включая изъятие соответствующих земельных участков для государственных и муниципальных нужд на основании разработанной документации по планировке территории	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России	2014 - 2015 годы
17.	Разработка схемы территориального планирования автомобильных дорог федерального значения с целью	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Росавтодор, Государственная компания	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	заблаговременного формирования полос отвода для размещения федеральных автомобильных дорог на основании документации территориального планирования		"Российские автомобильные дороги"	
18.	Внедрение перспективной системы аэронавигационного планирования в Российской Федерации, соответствующей требованиям Международной организации гражданской авиации	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2016 годы
19.	Создание нормативно-правовой и методической базы перехода к государственному планированию, предусматривающему разделение этапов по подготовке территории строительства (реконструкции) объектов транспортной инфраструктуры	федеральный закон	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2017 годы
20.	Разработка нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений и переход на 100-процентное финансирование за счет средств федерального бюджета содержания внутренних водных путей	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Росморречфлот, Минфин России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
21.	Разработка федерального закона "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" в части введения штрафных санкций за правонарушения в области эксплуатации в зимний период автомобилей, на которые не установлены шины, предназначенные производителем для эксплуатации в зимний период, а также транспортных средств с ошипованными шинами в летний период	федеральный закон	Минтранс России, МВД России, Минпромторг России, Минэкономразвития России	2015 год
22.	Разработка федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и иные законодательные акты Российской Федерации", предусматривающего установление сроков введения платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн	федеральный закон	Минтранс России, МВД России, Минпромторг России, Минэкономразвития России	2015 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
23.	Формирование региональных транспортно-экономических балансов	нормативные акты администраций субъектов Российской Федерации	администрации субъектов Российской Федерации, Минтранс России, Минрегион России, Минприроды России	2015 - 2018 годы
24.	Разработка и утверждение стратегии создания сети скоростных автомобильных дорог Российской Федерации	ведомственный нормативный акт	Государственная компания "Российские автомобильные дороги", Минтранс России	2014 год
25.	Ежегодный мониторинг реализации основных задач Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2014 - 2018 годы
26.	Разработка и утверждение требований к обустройству участков автомобильных дорог на подъездах к автомобильным пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации в связи с необходимостью разделения потоков транспортных средств по типам	акт Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Росграница, ФТС России, ФАС России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	2. Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны			
27.	Подготовка рекомендаций по созданию и развитию эффективных транспортно-технологических систем взаимодействия участников транспортного процесса, различных видов транспорта и грузовладельцев	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы
28.	Разработка системы стандартов качества услуг транспорта и инфраструктуры и системы добровольной сертификации предприятий транспортного комплекса	научно-исследовательские работы, государственные стандарты, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минпромторг России	2015 - 2017 годы
29.	Подготовка квалифицированных кадров для логистики транспортного комплекса	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы
30.	Подготовка рекомендаций, стимулирующих использование контейнерных перевозок для международных, межрегиональных и региональных транспортных потоков	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
31.	Разработка федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности" (в части введения лицензирования деятельности по перевозкам грузов железнодорожным транспортом общего пользования и по ремонту подвижного состава на железнодорожном транспорте)	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторг России, ФАС России	2015 - 2016 годы
32.	Технико-экономическое обоснование создания всесезонной транспортной системы для труднодоступных регионов, регионов со слаборазвитой или отсутствующей транспортной инфраструктурой на основе комбинированных аэростатических транспортных летательных аппаратов и других летательных аппаратов безаэродромного базирования	научно-исследовательские работы	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы
33.	Разработка национального стандарта по обустройству автомагистралей и скоростных платных автомобильных дорог	государственный стандарт	Минтранс России, Минпромторг России, МВД России, федеральное бюджетное учреждение "Росавтотранс", Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
34.	Разработка комплекса межгосударственных стандартов, регламентирующих требования к составным частям и комплектующим изделиям железнодорожного подвижного состава, обеспечивающих параметры эксплуатации на уровне лучших мировых стандартов	межгосударственные стандарты	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2016 годы
35.	Разработка федерального закона "О логистической деятельности"	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФАС России	2014 - 2015 годы
36.	Разработка федерального закона "О статусе логистического оператора"	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФАС России	2014 - 2015 годы
37.	Разработка нормативного акта "О логистических технологиях транспортировки"	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы
38.	Создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минпромторг России, ФАС России	2014 - 2016 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
39.	Разработка стандартизованного комплекса транспортно-логистических услуг 3PL-провайдера (логистического оператора)	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минпромторг России, МВД России	2014 - 2016 годы
40.	Создание условий для формирования нескольких крупных операторских компаний, имеющих общесетевой характер деятельности	доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторг России, ФАС России	2014 - 2016 годы
41.	Создание единой системы управления сбором платы на автомобильных дорогах Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2020 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2016 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
42.	Установка требований по повышению скоростей, безопасности и развитию железнодорожных перевозок (тяжеловесное движение)	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минпромторг России, Росжелдор	2014 - 2018 годы
43.	Совершенствование системы государственного регулирования тарифов в сфере грузовых железнодорожных перевозок, включающее: внедрение долгосрочного установления тарифов на принципах регулируемой базы инвестированного капитала (RAB), увязанного с механизмом регуляторного (сетевого) контракта; переход от государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки к государственному регулированию тарифов на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта при создании условий для появления независимых перевозчиков	ведомственные нормативные акты	ФСТ России, Минэкономразвития России, Минпромторг России, ФАС России, Минтранс России	2014 - 2018 годы
44.	Разработка порядка перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа с использованием нескольких инфраструктур и (или) нескольких перевозчиков по единому проездному документу или перевозочному документу	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторг России, МВД России, ФСТ России, ФАС России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
45.	Совершенствование государственного регулирования цен в сфере услуг в портах, аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, включающее: осуществление государственного регулирования услуг субъектов естественных монополий по ледокольной проводке судов, ледовой лоцманской проводке судов в акватории Северного морского пути; совершенствование методологии государственного ценового регулирования на услуги в области гражданской авиации; изменение регулирования (неприменение ценового регулирования) в отношении субъектов естественных монополий, оказывающих услуги по погрузке и выгрузке, хранению грузов в морских портах; формирование методологической базы ценообразования в сфере услуг в портах, аэропортах и в сфере использования инфраструктуры внутренних водных путей	ведомственные нормативные акты	ФСТ России, Минтранс России, Минэкономразвития России, ФАС России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
46.	Увеличение средней скорости движения грузов за счет увеличения скоростного режима и повышения качества транспортных услуг на сети скоростных автомобильных дорог	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2020 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги", МВД России	2014 - 2020 годы
47.	Интеграция интеллектуальных транспортных систем на сети скоростных автомобильных дорог в общенациональные интеллектуальные транспортные системы в области управления дорожной отраслью и организации товаротранспортной логистики	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2020 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
		(2010 - 2020 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года		
48.	Внедрение бесконтактной системы взимания платы на сети скоростных автомобильных дорог	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2020 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2020 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
49.	Проведение комплекса работ по совершенствованию структуры и механизмов использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах его пользователей на основе современных и перспективных методов организации воздушного движения	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2015 год
50.	Разработка нормативного акта, регулирующего порядок оплаты проезда по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог) с помощью бортовых устройств	проект постановления Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2015 годы
	3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами			
51.	Утверждение сводного перечня объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	приказ Росавтодора	Минтранс России, Росавтодор, Минсельхоз России	ежегодно
52.	Разработка и введение в действие системы минимальных социальных транспортных стандартов для населения	постановление Правительства Российской Федерации,	Минтранс России, Минтруд России, администрации субъектов Российской Федерации	2016 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
		государственные стандарты		
53.	Разработка концепции межведомственной программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов	научно-исследовательские работы, постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минтруд России, администрации субъектов Российской Федерации	2015 - 2016 годы
54.	Разработка концепции формирования нормативной правовой базы и методов государственного регулирования, мотивирующих выполнение политики социальных транспортных стандартов на федеральном уровне	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минрегион России, Минтруд России	2014 - 2015 годы
55.	Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин России, ФСТ России, ФАС России	2014 - 2015 годы
56.	Совершенствование нормативной базы с целью предотвращения случаев отказа в авиаперевозке людям с ограниченными физическими возможностями	изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Росавиация	2014 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
57.	Разработка стратегии развития региональных и местных авиаперевозок в Российской Федерации, включая определение механизмов взаимодействия и полномочий федеральных, региональных и муниципальных органов управления в целях согласования и реализации мер государственной поддержки развития региональной авиации	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минрегион России, Минэкономразвития России, ФАС России, администрации субъектов Российской Федерации	2014 - 2015 годы
58.	Разработка нормативного акта, регулирующего порядок расчета платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования и платным участкам таких дорог	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Росавтодор, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2015 годы
59.	Разработка федерального закона "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" в части регулирования ответственности за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России, МВД России, ФАС России	2014 - 2015 годы
60.	Определение экономически обоснованного уровня тарифов на пассажирские перевозки в дальнем следовании и в регулируемом секторе	ведомственный нормативный акт	ФСТ России, Минэкономразвития России	ежегодно

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
61.	Разработка и реализация программ регулярных транспортных и транспортно-социологических обследований в принятом в мировой практике формате "T&T" ("транспорт и передвижения")	ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы
62.	Разработка федерального закона "Об организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным транспортом в Российской Федерации", регулирующего отношения, возникающие при организации и осуществлении перевозок пассажиров транспортом общего пользования, по договорам фрахтования и для собственных нужд в городском, пригородном и междугородном (внутрирегиональном и межрегиональном) сообщении, а также устанавливающего новый вид нормативных документов - федеральные и социальные стандарты в сфере пассажирского транспорта	федеральный закон	Минтранс России, МВД России, Минэкономразвития России, ФАС России, федеральное бюджетное учреждение "Росавтотранс"	2014 - 2015 годы
63.	Разработка и принятие на федеральном уровне социальных автотранспортных стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении, включая маломобильных граждан	государственные стандарты	Минтранс России, федеральное бюджетное учреждение "Росавтотранс"	2015 - 2016 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
64.	Нормативное определение статуса социально значимых авиационных перевозок и авиационных работ и внедрение единых принципов государственного заказа на их выполнение	постановление Правительства Российской Федерации, изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин России, администрации субъектов Российской Федерации	2014 - 2015 годы
65.	Проведение исследований и разработка минимального социального стандарта авиатранспортной доступности	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минэкономразвития России, администрации субъектов Российской Федерации	2014 - 2015 годы
66.	Создание общегосударственной системы регулирования временных интервалов выполнения рейса в аэропорту (слотов)	федеральный закон, Федеральные авиационные правила	Минтранс России	2014 - 2015 годы
67.	Определение стандартов и методов контроля качества авиатранспортной и аэропортовой деятельности	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
68.	Разработка нормативного акта, определяющего общую классификацию видов авиационных перевозок и авиационных работ	изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Росгидромет	2014 - 2015 годы
69.	Совершенствование Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128, в части выполнения полетов в особых условиях, в том числе в Арктической зоне Российской Федерации, на посадочные площадки морских платформ и судов в условиях оснащения морских платформ средствами точной навигации	изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Росгидромет	2014 - 2015 годы
70.	Совершенствование нормативно-правовой базы строительства, реконструкции и эксплуатации аэродромов (посадочных площадок) совместного базирования с целью гарантированности поддержания их эксплуатационной годности, обеспечения развития в соответствии с потребностями воздушного транспорта, предотвращения случаев необоснованного завышения ставок аэропортовых сборов	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минобороны России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
71.	Внедрение дифференцированных сертификационных требований к аэропортам, аэродромам и посадочным площадкам с учетом особенностей и объемов их производственной деятельности с целью снижения затрат на содержание аэродромов, в том числе в сфере авиации общего назначения	федеральный закон, изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, ФСБ России, МЧС России, МВД России, Минэкономразвития России	2014 - 2015 годы
72.	Создание нормативной базы для функционирования в России частных аэродромов общего пользования	федеральный закон	Минтранс России, ФСБ России, МЧС России, МВД России, Минэкономразвития России	2014 - 2015 годы
73.	Совершенствование системы контроля и финансового аудита авиакомпаний с целью обеспечения защищенности рынка от банкротства авиакомпаний, а также адекватного финансирования авиакомпаниями мероприятий по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности	научно-исследовательские работы, изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России	2014 - 2015 годы
74.	Разработка требований к автоматизированной системе управления дорожных движений и системам информирования пользователей платных автомобильных дорог о дорожной ситуации	государственный стандарт	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
75.	Создание системы регулярного мониторинга и прогноза объемов перевозок пассажиров и подвижности населения, отражающей актуальную транспортную ситуацию в городских агломерациях, включая транспортное самообеспечение домохозяйств и деятельность мелких и средних частных транспортных компаний	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2016 годы
76.	Разработка программы развития морского и речного пассажирского и круизного флота и береговой инфраструктуры для обслуживания пассажиров Российской Федерации на долгосрочный период	распоряжение Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России, Минрегион России, Минэкономразвития России, МВД России, Минприроды России, Росморречфлот, Ростуризм, администрации субъектов Российской Федерации, Объединенная судостроительная корпорация	2015 - 2018 годы
77.	Создание условий для реализации проектов по организации высокоскоростных перевозок	проект распоряжения Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин России, Минпромторг России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
78.	Строительство флота для перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах	федеральные и региональные целевые программы, Стратегия развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года, нормативные акты администраций субъектов Российской Федерации	Минпромторг России, Минтранс России, Росморречфлот, Минэкономразвития России, администрации субъектов Российской Федерации	2016 - 2018 годы
79.	Увеличение числа назначенных перевозчиков на международных линиях	межправительственные соглашения	Минтранс России, МВД России	2014 - 2018 годы
80.	Разработка региональных программ развития региональных и местных авиаперевозок	постановление Правительства Российской Федерации, постановления администраций субъектов Российской Федерации	администрации субъектов Российской Федерации, Минтранс России, Минприроды России	2014 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
81.	Разработка стандартов качества предоставления транспортных и сопутствующих услуг пользователям платных автомобильных дорог	государственный стандарт	Минтранс России	2014 год
82.	Разработка нормативного акта, определяющего единый перечень основных терминов и определений в сфере гражданской авиации, с целью упорядочивания нормативно-правовой базы воздушного транспорта	изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России	2014 - 2015 годы
83.	Разработка механизмов антимонопольного регулирования для операторов частных аэродромов общего пользования	ведомственный нормативный акт	ФАС России, Минтранс России	2014 - 2015 годы
84.	Совершенствование требований и процедур сертификации эксплуатантов воздушных судов с целью оправданной либерализации рынка авиаперевозок, сокращения использования количественных квот и замены их требованиями качества	научно-исследовательские работы, изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России	2014 - 2015 годы
85.	Повышение ответственности авиакомпаний за соблюдение расписания отправления и прибытия авиарейсов	изменения в Федеральные авиационные правила,	Минтранс России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
		постановление Правительства Российской Федерации		
86.	Разработка пакета нормативно-правовых и нормативно-методических документов, регламентирующих разработку и внедрение централизованных систем планирования и управления пассажирскими перевозками в городском и пригородном сообщении, предусматривающих: создание единой кассы (консолидация платы за проезд и субсидий на перевозки), единой билетной и тарифной системы; обеспечение централизованного заказа и оптовой закупки транспортных услуг, предоставляемых компаниями-перевозчиками; регулирование конкуренции компаний-перевозчиков на тендерах за маршрут, а также запрет на конкуренцию за пассажира на маршруте; обеспечение функциональной стратификации маршрутной сети наземного пассажирского транспорта с выделением магистральных	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты, пилотные проекты по внедрению	Минтранс России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	(транковых) и подвозочных (фидерных) маршрутов. Реализация пилотных проектов по внедрению указанной системы			
87.	Разработка стандартов качества предоставляемых авиатранспортных услуг в соответствии с классами (тарифами) обслуживания для предотвращения необоснованного завышения тарифов	федеральные авиационные правила "Качество авиационных перевозок и услуг"	Минтранс России	2015 год
88.	Разработка предложений по изменению системы субсидирования авиаперевозок с целью предоставления льгот пассажирам на пересадочных маршрутах через окружные (региональные) аэропорты-хабы	постановление Правительства Российской Федерации, нормативные акты администраций субъектов Российской Федерации	Минтранс России, Минфин России, Минрегион России, Минэкономразвития России, администрации субъектов Российской Федерации	2016 год
	4. Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны			
89.	Подготовка рекомендаций по гармонизации транспортного законодательства в части интеграции в мировую систему стандартов и коммуникаций	научно-исследовательские работы, доклад в Правительство Российской Федерации	Минтранс России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
90.	Разработка концепции комплексного развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации	научно-исследовательские работы, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минэкономразвития России, Росграница	2014 - 2015 годы
91.	Разработка концепции создания системы транспортно-логистических распределительных центров на направлениях международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2015 - 2016 годы
92.	Разработка типового электронного паспорта транспортного коридора	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы
93.	Разработка комплекса мероприятий, направленных на модернизацию автоматизированной системы учета и контроля автотранспортных средств, осуществляющих международные перевозки "СКАТ-ТК"	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Ространснадзор	2014 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
94.	Разработка плана действий по выстраиванию взаимоотношений со странами, включившими гражданскую авиацию в национальные (региональные) системы торговли выбросами	доклад Президенту Российской Федерации	Минтранс России, МИД России, Минэкономразвития России	2014 год
95.	Гармонизация законодательства Российской Федерации в сфере перевозки опасных грузов и контейнеров с международными конвенциями, соглашениями, нормами и стандартами и создание ассоциации производителей запорно-пломбировочных устройств стран СНГ и Балтии	международные протоколы и соглашения	Минтранс России	2014 - 2015 годы
96.	Разработка федерального закона, направленного на создание и регулирование деятельности операторов международных транспортных коридоров	федеральный закон	Минтранс России, Минэкономразвития России	2016 - 2017 годы
97.	Сближение и гармонизация транспортных систем стран Содружества Независимых Государств. Реализация инициатив Минтранса России по либерализации рынка транспортных услуг на пространстве Содружества Независимых Государств	многосторонние и двусторонние соглашения по развитию рынка транспортных услуг	Минтранс России, Минэкономразвития России, МИД России, ФТС России, ФСТ России, ФАС России	2014 - 2016 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
98.	Осуществление комплекса мер, направленных на реализацию политики по открытию внутренних водных путей для захода судов под флагами иностранных государств	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минприроды России, Росморречфлот, Росводресурсы	2014 - 2018 годы
99.	Разработка мероприятий по использованию транзитного потенциала внутренних водных путей для транзитного прохода судов под иностранным флагом	Стратегия развития внутреннего водного транспорта России на период до 2030 года	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минприроды России, Росморречфлот, Росводресурсы	2014 - 2016 годы
100.	Разработка предложений по расширению участия Российской Федерации в работе Международной организации гражданской авиации с целью повышения влияния Российской Федерации на принимаемые Международной организацией гражданской авиации решения	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минпромторг России	2014 - 2016 годы
101.	Содействие формированию единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства (Евразийского экономического союза)	двусторонние и многосторонние протоколы и соглашения	Минтранс России, Минэкономразвития России, МИД России, ФТС России, ФАС России, ФСТ России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
102.	Реализация мероприятий, направленных на выполнение Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики, подписанного 9 декабря 2010 г. в г. Москве, в целях обеспечения с 2015 года доступа перевозчиков Республики Белоруссия, Республики Казахстан и Российской Федерации к услугам инфраструктуры указанных государств	доклад в Правительство Российской Федерации	ФАС России, Минэкономразвития России	2014 - 2018 годы
103.	Обеспечение равновыгодного паритета российских международных перевозчиков с иностранными перевозчиками на основе создания благоприятного налогового режима, проведения политики разумного протекционизма и обеспечения правовой защищенности перевозчиков	федеральный закон, ведомственные нормативные акты	Минтранс России, ассоциация международных автомобильных перевозчиков	2014 - 2018 годы
104.	Совершенствование законодательства Российской Федерации в сфере контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок	федеральные законы, постановления Правительства Российской Федерации	Минтранс России	2014 - 2018 годы
105.	Совершенствование деятельности Российского международного реестра судов	ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
106.	Обеспечение интеграции отечественной аэронавигационной системы в региональную Европейскую аэронавигационную систему	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2014 год
107.	Создание в рамках Евразийского экономического союза системы статистического учета и информационного обеспечения в сфере воздушного транспорта в части парка воздушных судов, учета показателей деятельности, показателей безопасности полетов, экологической безопасности	межправительственное соглашение, постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, МИД России, Минприроды России, Росгидромет	2015 - 2017 годы
	5. Повышение уровня безопасности транспортной системы			
108.	Обеспечение реализации Федерального закона "О транспортной безопасности" за счет выполнения системы правовых, экономических, организационных и иных мер, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, а также повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, ФСБ России, МВД России, ФСТ России	ежегодно

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
109.	Совершенствование основных положений государственной политики в области обеспечения транспортной безопасности	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2014 - 2015 годы
110.	Создание пунктов передового базирования аварийно-спасательных формирований в Диксоне, Тикси, Певеке, Провидения	ведомственный нормативный акт	Росморречфлот, Минприроды России	2014 год
111.	Разработка федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (в части приведения в соответствие с положениями Технического регламента "Безопасность автомобильных дорог")	федеральный закон	Минтранс России, МВД России	2014 год
112.	Разработка пакета нормативных правовых документов по совершенствованию системы профессиональной подготовки водителей с учетом конкретных видов перевозок пассажиров и грузов (международных, опасных грузов и др.)	нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минобрнауки России, МВД России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
113.	Разработка нормативных правовых актов, учитывающих включение требований по квалификации водителей и персонала в обязательные условия допуска к профессиональной деятельности на рынке международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов, предусматривающие необходимость обучения и получения сертификата профессиональной компетентности на основе требований Международного союза автомобильного транспорта	постановление Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты	Минтранс России	2014 - 2015 годы
114.	Внесение поправок в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления ответственности за неоплату проезда по платным автомобильным дорогам (платным участкам автомобильных дорог), включая неоплату проезда пользователем	федеральный закон	Минтранс России, МВД России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги", Минэкономразвития России	2014 - 2015 годы
115.	Разработка национального стандарта по обеспечению транспортной безопасности и безопасности дорожного движения на автомагистралях и скоростных платных автомобильных дорогах	государственный стандарт	Минтранс России, МВД России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
116.	Совершенствование нормативно-правовой базы поддержания летной годности воздушных судов с учетом мирового опыта и рекомендаций Международной организации гражданской авиации	научно-исследовательские работы, изменения в Федеральные авиационные правила, новые Федеральные авиационные правила, ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минпромторг России, МИД России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2015 годы
117.	Разработка и внедрение правил аккредитации лиц и организаций, привлекаемых для выполнения работ по поддержанию летной годности воздушных судов	постановление Правительства Российской Федерации, изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Минпромторг России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2015 годы
118.	Совершенствование процедур взаимодействия органов исполнительной власти Российской Федерации и Межгосударственного авиационного комитета по вопросам обеспечения и контроля соответствия	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России, МИД России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	воздушных судов нормам летной годности, гарантирующее надлежащее выполнение всего комплекса работ по поддержанию летной годности и обеспечению безопасности полетов в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации, в том числе в части разработки, учета и контроля выполнения мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий			
119.	Включение в региональные программы развития региональных и местных авиаперевозок на период до 2018 года мероприятий по созданию региональных авторизованных центров технического обслуживания и ремонта современных типов воздушных судов	доклад в Правительство Российской Федерации	администрации субъектов Российской Федерации, Минпромторг России	2014 - 2015 годы
120.	Создание нормативной базы по квалификации бортового оборудования воздушных судов, гармонизированной с международными стандартами	изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Минпромторг России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
121.	Совершенствование нормативно-правовой базы с целью увеличения объемов и повышения качества подготовки экипажей к действиям в условиях чрезвычайных ситуаций	изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России	2014 - 2015 годы
122.	Разработка предложений по расширению сфер применения современных технических средств контроля, в том числе дистанционного, за режимом движения автотранспортных средств, а также режимом труда и отдыха водителей	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Ространснадзор, федеральное бюджетное учреждение "Росавтодор"	2014 - 2016 годы
123.	Регламентация вопросов дислокации на функционирующих и создаваемых объектах транспортной инфраструктуры подразделений органов внутренних дел, обеспечивающих общественную безопасность на транспорте, включая обеспечение необходимыми служебными и подсобными помещениями, определение норм по их содержанию и ремонту, установление штатной численности органов внутренних дел на транспорте для обслуживания объектов транспортной инфраструктуры, в том числе метрополитенов	распоряжение Правительства Российской Федерации, ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России	2014 - 2016 годы
124.	Создание нормативно-правовой базы сертификации и эксплуатации гражданских беспилотных воздушных судов	научно-исследовательские работы, изменения в	Минтранс России, Минпромторг России, МВД России,	2014 - 2016 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
		Федеральные авиационные правила	Межгосударственный авиационный комитет	
125.	Увеличение заработной платы пилотам-инструкторам учебных заведений Минтранса России до среднего уровня заработной платы линейных пилотов организаций гражданской авиации	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России	2014 - 2016 годы
126.	Совершенствование системы контроля за соблюдением экипажами правил полетов воздушных судов, включая внедрение автоматизированного комплекса для медико-психофизиологического предполетного и предсменного контроля авиаспециалистов	изменения в Федеральные авиационные правила, федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)"	Минтранс России	2013 - 2015 годы
127.	Обеспечение безопасности движения на сети платных автомобильных дорог за счет применения технических решений, снижающих риск аварийных ситуаций, включая применение дорожных знаков (в том числе знаков переменной информации), разметки, ограждений, современных элементов	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на	Минтранс России, МВД России, Минпромторг России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2013 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	инженерного оборудования и обустройства дорог, автоматизированных систем управления дорожным движением и интеллектуальных транспортных систем	долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года		
128.	Создание и развитие системы специализированного метеорологического обеспечения на сети скоростных автомобильных дорог, совершенствование методов прогнозирования и оперативного учета метеоусловий	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2020 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Государственная компания "Российские автомобильные дороги", Росгидромет, Минпромторг России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
129.	Организация проведения оценки уязвимости всех объектов транспортной инфраструктуры на сети скоростных автомобильных дорог и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности на всех объектах сети	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, МВД России, Ространснадзор, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы
130.	Создание системы автоматического весового контроля автотранспорта в движении по сети скоростных автомобильных дорог	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы),	Минтранс России, МВД России, Ространснадзор, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
		стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года		
131.	Обеспечение защиты объектов транспортной инфраструктуры, находящейся в доверительном управлении государственной компании "Российские автомобильные дороги", от актов незаконного вмешательства путем установки специализированного оборудования, современных инновационных инженерно-технических средств и проведения соответствующей организационной работы в кадровой сфере	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы)", стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы
132.	Разработка эффективной системы обеспечения, предупреждения, выявления, пресечения и устранения последствий актов незаконного	программа деятельности Государственной	Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	вмешательства в работу объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года		
133.	Приведение в нормативное состояние и повышение уровня обустройства автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Росавтодор, Ространснадзор, МВД России	2014 - 2020 годы
134.	Повышение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов за счет совершенствования организации дорожного движения и внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление транспортными потоками и транспортными средствами,	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Минпромторг России, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2020 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	а также своевременное (экстренное) информирование и управление действиями в условиях инцидентов, нештатных и чрезвычайных ситуаций			
135.	Развитие средств информационного обеспечения безопасности на внутренних водных путях, внедрение электронных навигационных карт, создание речной информационной системы на внутренних водных путях	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Росморречфлот, Ространснадзор	2014 - 2020 годы
136.	Внесение изменений в законодательство в части повышения ответственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за нарушение положений транспортного законодательства, непосредственно влияющих на безопасность движения	федеральный закон	Минтранс России, Ространснадзор, МВД России	2014 год
137.	Создание эффективной государственной системы мониторинга и управления безопасностью на транспорте	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
138.	Внедрение на объектах транспорта современных интегрированных систем обеспечения технической и технологической безопасности	ведомственные нормативные акты	Росавиация, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
139.	Обеспечение профессионального допуска к транспортной деятельности на основе участия в профессиональных ассоциациях и саморегулируемых организациях	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор, федеральное бюджетное учреждение "Росавтотранс"	2014 год
140.	Совершенствование законодательной и нормативной базы деятельности контрольных и надзорных органов в сфере транспорта, совершенствование регламентации и координации их функций в условиях снижения степени вмешательства в деятельность субъектов рынка	внесение изменений в законодательные акты и в постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, МВД России, Ространснадзор	2014 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
141.	Развитие автоматизированных средств и информационных систем надзора и контроля в сфере транспорта, в том числе дистанционного контроля	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Минпромторг России, Ространснадзор, Росморречфлот	2014 - 2018 годы
142.	Разработка положения о порядке выполнения и оценке эффективности мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2015 годы
143.	Совершенствование методики и процедур установления аутентичности агрегатов и комплектующих изделий, установленных на воздушных судах	научно-исследовательские работы, изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Минпромторг России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2015 годы
144.	Совершенствование процедур сертификации и поддержания летной годности единичных экземпляров воздушных судов, исключение применения таких методов сертификации к серийно производимым образцам воздушных судов	изменения в Федеральные авиационные правила	Минтранс России, Минпромторг России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
145.	Разработка и внедрение правил оценки качества и безопасности функционирования гражданской авиации с целью оценки эффективности принимаемых мер повышения безопасности полетов	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы
146.	Повышение технической и технологической безопасности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
147.	Проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оценка уязвимости, разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности	ведомственные нормативные акты	Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
148.	Оснащение объектов транспорта современными средствами безопасности, обеспечивающими повышение защищенности объектов транспорта от актов незаконного вмешательства. Повышение антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	средств путем их оснащения современными системами видеонаблюдения, контроля пассажиров и обнаружения несанкционированного проникновения			
149.	Усиление административного режимного подхода к организации антитеррористической деятельности с участием правоохранительных органов и частных охранных структур	ведомственные нормативные акты	Росавиация, МВД России, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
150.	Совершенствование государственной системы управления транспортной безопасностью	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
151.	Внедрение космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой глобальной навигационной системы ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающих в сложных погодных условиях гарантированное высокоточное определение местонахождения	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Минпромторг России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот,	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	потерпевших аварию транспортных средств. Развитие единой системы поиска и спасания в Российской Федерации		Росавтодор, Ространснадзор	
152.	Повышение эффективности деятельности региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с МЧС России	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МЧС России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
153.	Разработка и реализация (с участием МЧС России) более совершенных программ современного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МЧС России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
154.	Обеспечение информационной безопасности на транспорте при выполнении воинских и специальных перевозок и сохранение существующего порядка размещения органов управления этими перевозками	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
155.	Развитие систем информационного мониторинга при осуществлении перевозок пассажиров, опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов с использованием технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
156.	Развитие информационно-аналитических систем, обеспечивающих контроль за перевозкой опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, МВД России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
157.	Подготовка нормативного документа, устанавливающего срок эксплуатации транспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот, Росавтодор, Ространснадзор	2015 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
158.	Разработка и внедрение новых методов и средств идентификации и контроля характеристик эксплуатируемых воздушных судов на основе средств полетной информации и наземного контроля	научно-исследовательские работы, изменения в Федеральные авиационные правила	Минпромторг России, Минтранс России, Межгосударственный авиационный комитет	2015 - 2016 годы
159.	Совершенствование нормативно-правовой базы поддержания летной годности воздушных судов с учетом создания единого экономического пространства России (Евразийского экономического союза)	межправительственное соглашение, постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минпромторг России, МИД России, Межгосударственный авиационный комитет	2015 - 2016 годы
160.	Совершенствование системы обеспечения авиационной безопасности в связи с созданием единого экономического пространства России (Евразийского экономического союза)	межправительственное соглашение, постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, МВД России, МИД России, ФСБ России	2015 - 2016 годы
161.	Разработка и внедрение нового поколения бортовых систем безопасности на основе компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта	научно-исследовательские работы, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минпромторг России, Минтранс России, Межгосударственный авиационный комитет	2015 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
162.	Разработка и внедрение новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях	научно-исследовательские работы, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минпромторг России, Минтранс России, Межгосударственный авиационный комитет	2015 - 2018 годы
	6. Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду			
163.	Подготовка предложений по совершенствованию средств и системы мониторинга и оценки экологичности различных видов транспорта	научно-исследовательские работы, доклад в Правительственную комиссию по транспорту, ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минприроды России	2014 - 2015 годы
164.	Разработка и ввод в действие следующих механизмов государственного регулирования по реализации основных направлений деятельности в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности транспортного комплекса: формирование эффективной системы управления; совершенствование нормативно-правового обеспечения;	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России	2014 - 2018 годы

Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
развитие экономического регулирования и рыночных инструментов охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности; научное обеспечение; обеспечение подготовки кадров; развитие международного сотрудничества; обеспечение прав граждан, организаций и их объединений на получение информации и на участие в решении вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса; совершенствование государственного экологического надзора			
165. Разработка комплекса нормативных правовых актов, направленных на ускоренное обновление автомобильного подвижного состава высоких экологических классов, пригодного по своим характеристикам для осуществления международных перевозок, а также на обеспечение роста парка таких транспортных средств российских перевозчиков на уровне не менее чем на 20 процентов в год	ведомственные нормативные акты	Минпромторг России, Минтранс России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
166.	Актуализация форм федерального статистического наблюдения в сфере гражданской авиации и указаний по их заполнению с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации и Межправительственной группы экспертов по изменению климата (в целях контроля выбросов парниковых газов, оценки состояния рынка региональных перевозок, социально значимых перевозок, показателей использования парка грузовых самолетов и др.)	приказ Росстата	Минтранс России, Росавиация, Росстат	2014 - 2015 годы
167.	Проведение исследований и разработка предложений по повышению энергетической и экологической эффективности, снижению энергоемкости транспорта и достижению уровня показателей передовых стран	научно-исследовательские работы, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минпромторг России, Минэкономразвития России, Минэнерго России, Минсельхоз России	2014 - 2015 годы
168.	Разработка и внедрение регламента сбора, обработки, анализа и представления информации в части мониторинга объемов выбросов парниковых газов гражданской авиацией	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минприроды России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
169.	Создание информационного интернет-портала по проблеме снижения выбросов парниковых газов гражданской авиацией и влияния глобального изменения климата на развитие транспорта с целью популяризации мер возможного снижения вредного воздействия гражданской авиации на окружающую среду	ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы
170.	Разработка и внедрение современных эксплуатационных приемов снижения расхода топлива, а также других видов негативного воздействия воздушных судов на окружающую среду в полете и на земле	научно-исследовательские работы, изменения в Федеральные авиационные правила, изменения в руководства по летной эксплуатации воздушных судов	Минтранс России	2014 - 2016 годы
171.	Создание и систематическая актуализация базы данных по типовым значениям объемов сжигаемого топлива и выбросов парниковых газов различными типами транспортных средств	научно-исследовательские работы, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Росгидромет	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
172.	Разработка мер экономического стимулирования экологичных транспортных технологий, снижающих выбросы загрязняющих веществ и парниковых газов, оптимизация тарифной политики на основе энергоэффективности и снижения негативного воздействия на окружающую среду	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, ФСТ России	2014 - 2016 годы
173.	Обустройство скоростных автомобильных дорог современными средствами защиты окружающей среды от вредного воздействия, включая создание искусственных и растительных барьеров для снижения загрязнения прилегающих территорий и уровня шумового воздействия, а также ограничений и специальных проходов в местах концентрации объектов животного мира и их миграции	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
174.	Разработка и внедрение новых способов зимнего содержания платных автомобильных дорог, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов на окружающую среду	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы
175.	Разработка корпоративных стандартов Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на применение новых конструкций, инновационных материалов и технологий с высокой экологической эффективностью	государственный стандарт	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
176.	Разработка и внедрение системы экологических показателей отчетности для подрядных организаций, задействованных в технологических процессах	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы
177.	Разработка и внедрение экологических стандартов в сфере проектирования, строительства и содержания платных автомобильных дорог, в том числе в отношении вторичного использования материалов и отходов, образующихся при ремонте и реконструкции автомобильных дорог	государственный стандарт	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
178.	Разработка и внедрение экологических требований в части оснащения объектов транспортной инфраструктуры очистными сооружениями, уменьшения объема водозабора, применения современных технологий и способов сбора и утилизации отходов	государственный стандарт	Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы
179.	Разработка мероприятий, направленных на сокращение количества неутилизируемых отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании платных автомобильных дорог	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, Минприроды России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
180.	Повышение экологических требований, предъявляемых к типу воздушного судна, в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации	изменения в Авиационные правила	Минтранс России, Минприроды России, Межгосударственный авиационный комитет	2014 - 2018 годы
181.	Введение в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации стандарта по выбросам CO_2 воздушными судами	изменения в Авиационные правила	Минтранс России, Межгосударственный авиационный комитет	2015 - 2016 годы
182.	Разработка механизма и введение ограничений на импорт подержанных воздушных судов с большим сроком эксплуатации (более 20 лет), имеющих низкие показатели экологического совершенства	научно-исследовательская работа, постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минэкономразвития России, МИД России	2016 - 2018 годы
	7. Реализация общих обеспечивающих задач и мероприятий			
183.	Разработка и реализация основных проектных решений по автоматизированной системе управления транспортным комплексом Российской Федерации	ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2010 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
184.	Разработка концепции развития интеллектуальных транспортных систем в целях повышения эффективности решения задач транспортного комплекса Российской Федерации. Создание нормативной базы (стандартов) в сфере разработки и взаимодействия интеллектуальных транспортных систем	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Минкомсвязи России, Минпромторг России	2014 - 2015 годы
185.	Разработка комплекса мер по кадровому обеспечению реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, включая проект программы по кадровому обеспечению	ведомственный нормативный акт	Минтранс России, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти	2014 - 2015 годы
186.	Разработка перспективных требований к транспортным средствам, оборудованным бортовыми "интеллектуальными" системами безопасности	ведомственный нормативный акт	Минпромторг России, Минтранс России	2014 - 2018 годы
187.	Разработка стратегий по видам транспорта и региональных транспортных стратегий, интегрированных с целями, задачами и индикаторами Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года	научно-исследовательские работы, доклады в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин России, Минпромторг России, Минэнерго России, ФАС России, администрации субъектов	2014 - 2018 годы

Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
		Российской Федерации, открытое акционерное общество "РЖД"	
188. Разработка и реализация на федеральном уровне экспериментальных пилотных проектов, направленных на отработку и последующее внедрение инновационных транспортных технологий и систем с использованием возможностей глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и других телекоммуникационных технологий, в том числе: создание федерального научно-внедренческого центра комплексных транспортных проектов и транспортных технологий, а также сети региональных научно-внедренческих центров; развитие транспортных коридоров, в том числе на региональном уровне; развитие системы контрейлерных перевозок; организация и развитие региональных и межрегиональных автотранспортных конвейеров; рационализация движения товарных масс на муниципальном уровне;	научно-исследовательские работы, распоряжение Правительства Российской Федерации	Минтранс России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
	развитие транспортно-логистических систем на стыках между видами транспорта; контейнеризация транспортной системы по внутрирегиональным и межрегиональным транспортным потокам			
189.	Разработка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года на федеральном и региональном уровнях	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2014 - 2015 годы
190.	Разработка научно-методологических основ формирования и системы ведения единой геоинформационной модели транспортного комплекса	научно-исследовательская работа, ведомственный нормативный акт	Минтранс России, Минрегион России	2013 год
191.	Разработка методики подготовки обзоров (докладов) о ходе реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года	научно-исследовательская работа, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
192.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере обеспечения безопасности транспортной системы России	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2016 год
193.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2016 год
194.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2016 год
195.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере автомобильного транспорта	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2016 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
196.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере развития логистических технологий	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2016 год
197.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере инновационного развития транспорта	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2017 год
198.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере развития пассажирского транспорта и городских агломераций	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2016 год
199.	Оценка влияния реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года на социально-экономическое состояние субъектов Российской Федерации	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минрегион России, ФАС России	2017 год
200.	Разработка концепции системы развития инновационной деятельности в транспортной отрасли и создания сети инновационно-внедренческих центров	научно-исследовательская работа, ведомственный нормативный акт	Минтранс России	2015 - 2017 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
201.	Разработка нормативно-правовой базы и организационно-финансовой модели создания сети инновационно-внедренческих центров транспортных технологий на федеральном и региональном уровнях	доклад в Правительственную комиссию по транспорту и связи	Минтранс России, Минрегион России	2013 - 2014 годы
202.	Корректировка Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года с учетом изменений макроэкономических показателей социально-экономического развития Российской Федерации	постановление Правительства Российской Федерации	Минтранс России, Росжелдор, субъекты Российской Федерации, открытое акционерное общество "РЖД"	2014 - 2015 годы
203.	Создание центра подготовки специалистов в сфере проектов государственно-частного партнерства с участием Государственной компании "Российские автомобильные дороги" в кооперации с ведущими вузами страны	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2016 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
		"Российские автомобильные дороги" до 2030 года		
204.	Создание инновационного центра в дорожном хозяйстве, позволяющего привлекать частные инвестиции в разработку инноваций и апробировать инновационные технические решения	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	2014 - 2016 годы
205.	Создание ассоциации (саморегулируемой организации) концессионеров и операторов (участников проектов государственно-частного партнерства в дорожном хозяйстве Российской Федерации)	федеральный закон	Минтранс России	2014 - 2017 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
206.	Внесение в бюджетное законодательство изменений, позволяющих ввести понятие "долгосрочное бюджетное обязательство" и выработать механизм планирования и бюджетирования таких обязательств для финансирования долгосрочных инфраструктурных инвестиционных проектов	федеральный закон	Минтранс России	2014 - 2018 годы
207.	Ввод механизмов регуляторного (сетевого) контракта на железнодорожном транспорте	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минэкономразвития России, ФСТ России, ФАС России, Росжелдор, Росимущество, открытое акционерное общество "РЖД"	2014 - 2018 годы
208.	Актуализация нормативно-правовой базы промышленного транспорта	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минрегион России, Мипромторг России, ФАС России	2013 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
209.	Научно-техническое сопровождение реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и крупных инвестиционных проектов по видам транспорта	план научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Минтранса России и подведомственных агентств и службы	Минтранс России, Росжелдор, Росавтодор, Росморречфлот, Росавиация, Ространснадзор	2014 - 2018 годы
210.	Разработка предложений по совершенствованию системы статистического учета в сфере транспортного комплекса	научно-исследовательские работы, предложения в Росстат	Минтранс России, Росстат, Минэкономразвития России, ФАС России	2014 - 2015 годы
211.	Формирование перечня профессиональных стандартов для специалистов, занятых в области транспорта	ведомственные нормативные акты	Минтранс России, Минтруд России	2014 год
212.	Организация разработки и утверждения профессиональных стандартов для специалистов, занятых в области транспорта	ведомственные нормативные акты	Минтруд России, Минтранс России	2014 - 2015 годы
213.	Подготовка нормативных актов, направленных на обеспечение безопасности труда работников транспорта	ведомственные нормативные акты	Минтранс России	2014 - 2018 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
214.	Оценка макроэкономических эффектов реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года	научно-исследовательская работа, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2017 год
215.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере воздушного транспорта	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2017 год
216.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере морского транспорта	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2017 год
217.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере внутреннего водного транспорта	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2018 год
218.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере промышленного транспорта	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минэкономразвития России, Минпромторг России	2014 год

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
219.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере железнодорожного транспорта	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2018 год
220.	Подготовка обзора (доклада) о реализации мероприятий Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года в сфере дорожного хозяйства	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2018 год
221.	Мониторинг и оценка влияния параметров стратегического развития транспортной системы Российской Федерации на макроэкономические показатели социально-экономического развития страны с использованием комплекса современных экономико-математических моделей	научно-исследовательская работа, доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России	2016 год
222.	Разработка методологии и нормативно-правовой базы, обеспечивающих увязку расходов инвестиционного характера и расходов на текущее содержание объектов транспортной инфраструктуры, создаваемых за счет соответствующих инвестиций	научно-исследовательские работы, ведомственные нормативные акты	Минтранс России	2014 - 2015 годы

	Содержание мероприятия	Вид документа	Исполнитель	Срок реализации
223.	Анализ возможности предоставления субсидий местным бюджетам, а также использования средств муниципальных дорожных фондов для строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования, соединяющих населенные пункты и участки освоения лесов и переработки древесины сетью автомобильных дорог общего пользования	доклад в Правительственную комиссию по транспорту	Минтранс России, Минприроды России	2015 - 2016 годы
224.	Внедрение в дорожной отрасли контрактных схем, предусматривающих сквозную ответственность исполнителя контракта на всех стадиях жизненного цикла автомобильной дороги (проектирование, строительство, эксплуатация)	программа деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2019 годы), стратегия развития Государственной компании "Российские автомобильные дороги" до 2030 года	Минтранс России, Государственная компания "Российские автомобильные дороги"	постоянно".