РАСПОРЯЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

5977 1. Утвердить прилагаемую Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года.

2. Минтрансу России совместно с Минэкономразвития России, Минрегионом России, Минпромторгом России, ФСТ России и с участием иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти обеспечить реализацию Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации в пределах своей компетенции при формировании региональных программ развития предусматривать меры по реализации мероприятий, предусмотренных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

Председатель Правительства Российской Федерации В. ПУТИН

Москва
22 ноября 2008 г.
№ 1734-р

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 22 ноября 2008 г.
№ 1734-р

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ

Российской Федерации на период до 2030 года

ВВЕДЕНИЕ

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

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

Второй фактор — возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, встающей на путь инновационного развития.

Третий фактор — исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта.

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

Все это требует от российского транспорта существенной перестройки.

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

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

На новом этапе транспортная стратегия должна определять активную позицию государства по созданию условий 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.

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

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

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

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

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

О месте и значении транспорта свидетельствует также его значительный удельный вес в основных производственных фондах страны (в 2006 году — 27 процентов), существенная доля транспортных услуг в валовом внутреннем продукте (в 2007 году — 8 процентов), в инвестициях на развитие отраслей экономики (в 2006 году — 10,4 процента) и в численности занятых работников (в 2007 году — 6,3 процента), а также в потреблении энергоресурсов, металла и в ряде других важных показателей, характеризующих экономику страны.

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

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приори-

тетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

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

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

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

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

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

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств 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 (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от нее 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 определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны и специальных служб и таким образом определяет условия повышения общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

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

II. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В сфере транспорта в России в последние годы была проведена необходимая модернизация инфраструктуры, что позволило удовлетворить растущий 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 внутренним и внешним транспортно-экономическим связям страны, но нуждаются в существенном совершенствовании.

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

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

На росте объемов перевозок грузов и пассажиров отразились позитивные изменения в социально-экономическом положении страны в последние годы. Объемы перевозок грузов и пассажиров в 2000—2007 годах приведены в приложении № 1.

Объем перевозок грузов в 2000—2007 годах всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) вырос на 18,1 процента (транспортом общего пользования — на 23,9 процента). Наиболее быстрыми темпами росли грузовые перевозки железнодорожным транспортом (на 28,4 процента).

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

Важное место в транспортной системе занимают железные дороги. Железнодорожный транспорт выполняет 62 процента общего объема грузовых перевозок, осуществляемых транспортом общего пользования, или 84,3 процента общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного). На автомобильный транспорт приходится 47,4 процента объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспо-

собности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг.

Позитивные изменения наблюдаются в создании паритета между российскими и зарубежными перевозчиками при выполнении международных перевозок. Объем международных перевозок грузов автомобильным транспортом в 2007 году достиг 40,2 млн. тонн.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 57,8 процента. В структуре пассажирооборота 35,4 процента занимает железнодорожный транспорт, 29,4 процента — автомобильный транспорт и 22,6 процента — воздушный транспорт.

Снижение в 2000—2007 годах на 42,5 процента объема перевозок пассажиров, выполненных железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, связано с сокращением количества поездок льготных категорий пассажиров, изменением системы их учета в результате введения единых социальных проездных билетов, а также с переходом на персонифицированный учет.

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

С начала осуществления программы экономических реформ доминирующее положение в сфере транспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется: на автомобильном транспорте — 94,9 процента перевозок грузов и 18,5 процента перевозок пассажиров, на морском — соответственно 88,4 процента и 97,3 процента, на внутреннем водном — 97,7 процента и 90,4 процента, на воздушном — 87,1 процента и 77,8 процента, на промышленном железнодорожном — 85,6 процента перевозок грузов.

С 2002 года развитие транспортной системы страны осуществлялось в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)».

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

Построено и реконструировано более 15 тыс. км автомобильных дорог федерального и регионального значения. Отремонтировано более 100 тыс. км дорог федерального и регионального уровня. Выполнен капитальный ремонт 5 тыс. км дорог федерального уровня.

Протяженность федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным транспортно-эксплуатационным показателям, составляет 17,7 тыс. км.

Выполнены работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения, в том числе Чита — Хабаровск, М-4 «Дон», М-5 «Урал», М-10 «Россия», транспортного обхода г. Санкт-Петербурга (восточное полукольцо Кольцевой автомобильной дороги), а также 4 уникальных внеклассных мостовых переходов. Введено четырехполосное движение на всем протяжении дороги от г. Москвы до г. Нижний Новгород.

Рост пассажирооборота на воздушном транспорте составил 70,2 процента, грузооборота — 14,5 процента. Доля воздушных судов, удовлетворяющих требованиям Международной организации гражданской авиации в отношении шума, в структуре реализуемой провозной мощности парка выросла с 44 процентов до 59,1 процента, доля современных воздушных судов в структуре парка увеличилась с 24 до 35 процентов.

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

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

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

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

На внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации обновлено 42 процента систем связи.

Фактические расходы по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» в 2002—2007 годах составили 1,93 трлн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета 0,54 трлн. рублей, или 27,7 процента.

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

В объеме финансирования за счет средств федерального бюджета на долю автомобильных дорог приходится 89,9 процента, на долю железнодорожного транспорта — 0,4 процента.

С 2008 года началась реализация 13 крупных инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства, в том числе за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

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.

В ряду основных недостатков российского транспорта особо выделяются низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

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

В настоящее время протяженность проблемных в отношении пропускной способности мест составляет 8,3 тыс. км, или около 30 процентов протяженности железных дорог, обеспечивающих около 80 процентов всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

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

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.

До настоящего времени 39 тыс. населенных пунктов с общей численностью населения до 2 млн. жителей (в том числе 7,5 процента общего числа районных центров и 6,7 процента центральных усадеб сельскохозяйственных организаций) не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется 13 тыс. км дорог, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 29 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 и реконструкции 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 почти на 75 процентов.

Решение задачи приведения протяженности и состояния дорожной сети в соответствие с потребностями экономики и населения существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на дорожно-строительные материалы. Рост цен на указанные ресурсы за последние 5 лет в 1,5 раза превысил рост индексов цен в строительстве за этот же период. На закупку материалов расходуется до 60 процентов средств, направляемых на дорожные работы.

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

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

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

Имеется резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении 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 по уровням 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), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

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

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 и по экологическим параметрам работы транспорта.

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

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

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 является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя 3 наиболее важных составляющих.

Первая — это диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример — значительное отставание развития внутреннего водного транспорта и высокие темпы роста автомобилизации.

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

Третья — это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока — с другой. 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 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 рынках. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

Подвижность населения во внегородском сообщении в 1995—2007 годах уменьшилась на 60 процентов, в основном за счет сокращения поездок, связанных с отдыхом и туризмом. Для значительной части населения поездки на большие расстояния стали практически недоступными, что вызывает дополнительную социальную напряженность в обществе.

Остается низким уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах ежегодно погибает 23,5 человека в расчете на 100 тыс. населения, в странах Европейского союза этот показатель составляет 9—10 человек.

Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80 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, 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.

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

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 междугородних автобусных перевозок и регулярных воздушных линий) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2007 году составила 32 процента. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются снижение объемов перевозочной работы при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительном снижении численности производственного персонала, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, 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 остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

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

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 и 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 национального 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-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

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

качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

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

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

наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

недостаточный уровень доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов;

недостаточное качество транспортных услуг;

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

недостаточный уровень транспортной безопасности;

усиление негативного влияния транспорта на экологию.

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

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

Сценарные варианты развития транспортной системы России на период до 2030 года разработаны в трех вариантах — инерционном, энергосырьевом и инновационном.

1. Инерционный вариант развития транспортной системы

Инерционный вариант развития транспортной системы предполагает:

реализацию крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих добычу и разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи (нефть в Восточной Сибири, газ на арктическом шельфе и др.) и строительство соответствующих трубопроводов;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала экономики;

реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь объектов, обеспечивающих безопасность функционирования транспортных систем, а также модернизацию и обновление парка транспортных средств;

опережающее развитие транспортной инфраструктуры на направлениях экспортных поставок грузов, в первую очередь развитие морских портов и подходов к ним;

рост объемов внутренних перевозок сырьевых грузов в связи с увеличением угледобычи, развитием энергетики, металлургии и нефтепереработки;

низкую динамику экспортных перевозок и опережающий рост импортных перевозок, сохраняющееся преобладание в импорте продовольствия и потребительских товаров;

недостаточно высокие темпы строительства и реконструкции автодорожной сети, сохранение резких диспропорций в ее развитии в европейской и азиатской частях России;

сохранение низкой подвижности населения, в первую очередь на воздушном транспорте, что обусловлено недостаточными темпами роста доходов населения и продолжающимся старением самолетного парка;

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

2. Энергосырьевой вариант развития транспортной системы

Энергосырьевой 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;

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

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках ЕврАзЭС, 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 т.д.), 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 снижении объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования (главным образом автомобильным) в период до 2020 года и некотором росте в 2021—2030 годах;

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 данного 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 на экспорт.

Решающее значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых «эшелонированных портов» по роттердамскому образцу, когда портовая система будет включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы. 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 (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 энергосырьевого варианта будет иметь ряд негативных последствий для перспективного социально-экономического развития страны и обеспечения национальной безопасности, в частности:

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

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

мобильность населения будет расти низкими темпами, что станет одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. Уровень перевозок пассажиров будет ниже уровня при инновационном варианте на 14,3 процента, а пассажирооборот — на 11,5 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 меньших темпов роста количества личных автомобилей;

сохранится значительная дифференциация в обеспечении доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества;

низкая инвестиционная активность будет обусловливать 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 транспортной системы страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации энергосырьевого 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 энергосырьевого варианта, в частности:

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

диверсификация направлений экспортных поставок российских углеводородов;

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС, 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, топливных и сырьевых отраслях, сопряженных с ними машиностроительных производствах.

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

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

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

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

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 высокоскоростным перевозкам (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки) и пассажиров (с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени).

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

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

Зонами опережающего развития транспорта наряду с Югом России, Сибирью, Дальним Востоком и арктической зоной станут Поволжский и Уральский макрорегионы. Пространственное развитие станет многополярным, не привязанным жестко к сложившимся энергосырьевым и финансовым центрам.

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с:

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

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

образованием и развитием туристско-рекреационных зон на Черноморском побережье (особенно в связи с проведением XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи), на Алтае, Байкале, Камчатке, районах Севера;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

показатели мобильности населения приблизятся к уровню развитых стран, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране;

снизится дифференциация 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;

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

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

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

усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста. Структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастание роли региональных экономических союзов, ожидаемое

распространение новых информационных, нано- и биотехнологий. Это повлечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, повышение требований к качеству транспортного обслуживания;

исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на наращивании топливного и сырьевого экспорта, необходимость перехода к интенсивному инновационному развитию.

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

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

Вторая важная тенденция — 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 инфокоммуникационных 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 территориальную 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 должна определять 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.

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

IV. ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА НА ДОЛГОСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение 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:

конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, 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 необходимо прежде всего определить параметры и стандарты качества, обеспечить стимулирование их выполнения и создания высокоэффективных технологий, отвечающих стандартам качества, отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд пилотных высокоэффективных технологий в регионах.

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 значе-

ние для регулирования имеет создание эффективной обратной связи в виде системы контроля и надзора;

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

Развитие нормативно-правовой базы 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 качества транспортных услуг потребует создания обоснованных резервов в транспортной системе, а это позволит в свою очередь развить конкуренцию на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков.

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

В соответствии с этими основными стратегическими направлениями развития формируется структура основных целевых ориентиров Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (далее — Транспортная стратегия), ее целей, приоритетов, задач и механизмов реализации.

1. Главные целевые ориентиры Транспортной стратегии

Главными целевыми ориентирами Транспортной стратегии являются: общесоциальные, общеэкономические, общетранспортные и по видам транспортной деятельности.

Общесоциальными ориентирами являются:

подвижность населения и доступность транспортных услуг;

снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;

снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономическими ориентирами являются:

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

конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;

повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров;

использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;

проведение эффективной государственной тарифной политики;

использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство;

координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

Общетранспортными ориентирами являются:

развитие транспортной сети в соответствии с потребностями экономики и общества;

повышение производительности и рентабельности транспортных систем;

повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;

снижение энергоемкости;

создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности;

инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;

подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;

формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами;

развитие транспортного машиностроения и отраслей смежников — поставщиков ресурсов до уровня, необходимого для реализации Транспортной стратегии.

По видам транспортной деятельности ориентирами являются:

до 2015 года — решение вопросов, связанных с ликвидацией «узких мест», развитие пропускных и провозных возможностей в соответствии с федеральными целевыми программами, а также стратегиями и концепциями развития разных видов транспорта;

с 2014 года — корректировка указанных стратегий и концепций, разработка федеральных целевых программ в соответствии с достигнутыми результатами, новыми условиями и Транспортной стратегией в целях развития единой комплексной интегрированной сбалансированной транспортной системы, обеспечивающей потребности в качественных конкурентоспособных транспортных услугах.

Главные целевые ориентиры по видам транспортной деятельности на период 2010—2015 годов определены федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» и ее подпрограммами по видам транспорта. Предусматривается, что главные целевые ориентиры по видам транспортной деятельности должны быть актуализированы в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии. Эти корректировки целесообразно провести в 2014 году с учетом достигнутых результатов и новыми особенностями развития транспорта.

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

Целями развития транспортной системы России являются следующие.

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

Достижение этой цели позволит обеспечить динамичный рост экономики России, социальное развитие и укрепление связей между ее регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возмож-

ности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Единое транспортное пространство России должно обеспечить 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 создать единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта.

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

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

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

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

Достижение данной цели позволит полностью удовлетворить потребности населения и хозяйствующих субъектов в качественных транспортных услугах за счет внедрения передовых транспортных технологий и развития парков пассажирского и грузового подвижного состава, а также обеспечить

предоставление имеющих социальную и экономическую значимость транспортных услуг должного качества и по приемлемым ценам.

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

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

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 данной цели предполагает достижение коммерческой скорости движения товаров и ритмичности их доставки «от двери до двери» 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 морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, а также во всей терминальной сети будет обеспечено снижение времени обработки партий грузов до уровня лучших мировых достижений.

Для этого предстоит ввести в действие механизмы мотивации использования инновационных логистических технологий, развития 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 транспортных услуг для грузоотправителей потребует также разработки и использования современных инфотелекоммуникационных технологий.

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

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

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

Предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта, парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, а также развитие

систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

На следующем этапе реализации Транспортной стратегии отрасль должна принять участие в разработке минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности перемещения всех слоев населения по территории страны. Эти стандарты в части их транспортной составляющей должны определить 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.

Должны быть обеспечены разработка 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.

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

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

Реализация данной цели предполагает прежде всего развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов. Для этого 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 в международное транспортное пространство в первую очередь может быть эффективно реализована в рамках ЕврАзЭС и стран Шанхайской организации сотрудничества. Одним из перспективных путей реализации этой инициативы является формирование контейнерных «мостов». Кроме этого, интеграция в мировое транспортное пространство предполагает развитие международного сотрудничества с другими международными транспортными организациями и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в крупных международных транспортных проектах. Предполагается также разработка и ввод в действие соответствующих механизмов государственного регулирования, мотивирующих создание национальных и интернациональных конкурентоспособных транспортных компаний.

Увеличение доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных 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 транспортной продукции 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 разработке сырьевых запасов, в том числе осваиваемых в соответствии с Федеральным законом «О соглашениях о разделе продукции».

Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы.

Реализация этой цели 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 данной 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 и транспортных средств 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 будет осуществляться на уровне международных и национальных требований.

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

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

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

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

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

Цель 6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Достижение данной цели будет способствовать созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и 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, а также 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 в рамках данной цели является рационализация маршрутов следования транспортных потоков.

Реализация этих целей 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 предусматривается 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 и подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии.

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.

Кроме того, предусматривается проведение научно-исследовательских работ по созданию статистических средств, мониторинга и оценки значений по таким новым индикаторам, как:

резерв пропускной способности транспортной сети по видам транспорта на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков;

коммерческая скорость движения магистральных товарных потоков;

срочность доставки грузов;

уровень контейнеризации перевозимых грузов;

развитие транспортно-логистических технологий;

удельные транспортные издержки в конечной цене продукции;

обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для населения;

уровень безопасности состояния объектов транспортной инфраструктуры;

снижение энергоемкости транспортной системы.

3. Основные ожидаемые результаты 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 до 13,2 тыс. км на 1 человека в год, что в 2,2 раза выше показателя в 2007 году (текущий уровень развитых стран — более 10000 км);

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 до 2 процентов (в 2010 году — до 10 процентов);

обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, в том числе за счет эффективной гибкой государственной тарифной политики. Коэффициент доступности авиаперевозок увеличится в 2010—2030 годы — с 1,75 до 5;

существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта. Число погибших за год в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 100 тыс. человек сократится с 23,5 человека до 8 человек, то есть почти в 3 раза. Количество авиакатастроф на 100 тыс. часов налета на регулярных перевозках в 2030 году снизится с 0,18 до 0,008 (в США — 0,01);

значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Объем выбросов и сбросов загрязняющих вредных веществ от автотранспортного комплекса сократится на 40 процентов, на железнодорожном транспорте — более чем в 3 раза.

Общеэкономическими итогами реализации Транспортной стратегии являются:

снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции к 2030 году на 30 процентов;

увеличение коммерческой скорости продвижения товаров автомобильным транспортом до 1400 км/сутки, а железнодорожным транспортом (контейнерные перевозки) — до 1000—1200 км/сутки;

повышение своевременности (срочности, ритмичности) доставки товаров достигнет уровня развитых стран, что позволит снизить складские запасы для гарантированного товарного производства до 3—6 дней;

увеличение экспорта транспортных услуг к 2030 году в 7,8 раза. Транзитные перевозки через территорию России увеличатся с 28 млн. тонн до 100 млн. тонн;

обеспечение запланированных темпов роста внутреннего валового продукта за счет предоставления организациям и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг;

обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей в экономике страны за счет координации со стратегиями и программами развития смежных отраслей — поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта.

Общетранспортными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

значительное (в 2—4 раза) повышение производительности транспортных систем. Доля времени движения товаров в пути увеличится до 16—20 часов в сутки (автомобильным транспортом в международном и междугородном сообщении);

повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;

уменьшение на 30 процентов уровня энергоемкости транспорта;

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 на всем их протяжении;

обеспечение повышения конкурентоспособности национальных перевозчиков. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет с 41 процента в 2007 году до 50 процентов в 2030 году, а доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом с 6 до 40 процентов. Доля судов под российским флагом в суммарном дедвейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, возрастет с 38,5 процента в 2010 году до 70 процентов в 2030 году. Доля экспорта в общем объеме авиатранспортных услуг российских авиакомпаний возрастет с 14 процентов в 2007 году до 29 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 на 25 процентов по сравнению с 2006 годом;

развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование условий для инвестирования обеспечат интенсивный рост инвестиционной привлекательности отрасли.

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. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы России, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

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

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

Основными задачами Транспортной стратегии при формировании единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры являются:

ликвидация разрывов и «узких мест» на транспортной сети, в том числе в азиатской части России;

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

комплексное развитие крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок;

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

создание условий для экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке;

создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;

увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры до уровня лучших мировых достижений с учетом создания обоснованных резервов, увеличение доли высокоскоростных путей сообщения;

создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;

создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг;

освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры;

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

Совершенствование инфраструктуры предполагается осуществлять в отношении всех видов транспорта.

В сфере железнодорожного транспорта необходимо осуществить мероприятия по модернизации и развитию инфраструктуры для ликвидации «узких мест».

До 2015 года предусматривается:

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

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

развитие железнодорожных подходов к морским портам и пограничным станциям;

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

электрификация участков протяженностью 3918 км (в том числе участков Сызрань — Сенная, Трубная — Аксарайская, Ртищево — Кочетовка, Юровский — Темрюк — Кавказ — Тамань и т.д.);

оборудование участков системой автоблокировки протяженностью 1851 км;

развитие станций и узлов;

реконструкция Улан-Баторской железной дороги, в том числе электрификация главного хода с оборудованием системой автоблокировки, укладкой вторых путей (100 км) и другие мероприятия.

В отношении Московского железнодорожного узла планируется:

усиление головных участков основных направлений магистральных железных дорог;

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

развитие железных дорог в обход г. Москвы для вывода транзитного грузового движения;

развитие контейнерных технологий перевозки грузов, создание сети контейнерных терминалов и транспортно-распределительных центров, обеспечивающих снабжение г. Москвы и Московской области грузами и формирование сетевых грузопотоков;

организация железнодорожного сообщения между аэропортами Московского авиационного узла и железнодорожными вокзалами г. Москвы;

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

В 2016—2030 годах предусматривается:

строительство вторых путей протяженностью 3055,6 км;

строительство обходов Иркутского, Пермского, Новосибирского железнодорожных узлов, глубокого обхода Московского железнодорожного узла (третье кольцо), северного обхода Свердловского железнодорожного узла;

электрификация участков протяженностью 3580 км (в том числе участков Кандры — Инза, Ульяновск — Сызрань, Сонково — Дно — Печоры-Псковские и др.);

оборудование участков системой автоблокировки протяженностью 3128 км;

усиление и реконструкция железнодорожных линий и участков;

ликвидация ограничений пропускной способности участков сети, вызванных дефектностью больших искусственных сооружений, путем их реконструкции и строительства новых;

замена и модернизация оборудования хозяйства электроснабжения на 50,9 тыс. км развернутой длины контактной сети, на 40,7 тыс. км основных направлений, в том числе модернизация и реконструкция 763 тяговых подстанций, модернизация системы автоблокировки протяженностью 1171,4 км;

оборудование двухпутных и многопутных перегонов на основных направлениях протяженностью 11515 км постоянно действующими устройствами для организации движения по «неправильному» пути по сигналам локомотивного светофора;

модернизация и увеличение пропускной способности цифровой технологической сети связи на полигоне 12600 км;

пополнение и обновление материалов и конструкций для технического прикрытия объектов железнодорожного транспорта, восстановление железнодорожной инфраструктуры в Чеченской Республике;

организация интермодального сообщения на участке аэропорт Минеральные Воды — Минеральные Воды — Кисловодск с реконструкцией железнодорожных линий;

модернизация участка Уссурийск — Гродеково с укладкой вторых путей протяженностью 48 км на лимитирующем перегоне;

модернизация участка Улан-Удэ — Наушки для обеспечения перевозок в направлении Улан-Баторской железной дороги.

В целях обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными скоростями и нагрузками до 2015 года необходимо осуществить:

реконструкцию тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска;

строительство второго мостового перехода через р. Обь на участке Рямы — Камень-на-Оби, на участке Саянская — Кошурниково провести реконструкцию 3 тоннелей — Первого Джебского, Крольского и Манского;

реконструкцию Кипарисовского, Облучьинского, Владивостокского, Лагар-Аульского тоннелей на Транссибирской железнодорожной магистрали;

реконструкцию мостов через реки Зею, Бурею и моста на 125 км участка Угловая — Находка;

реконструкцию Большого и Малого новороссийских тоннелей;

реконструкцию тоннелей на участках Кривенковская — Белореченская и Туапсе — Адлер;

реконструкцию мостов через р. Волгу на участке Аксарайская — Астрахань, через р. Каму в Пермском узле;

построить второй мостовой переход через р. Шую на перегоне Мягренка — Кемь направления Санкт-Петербург — Мурманск;

реконструкцию мостового перехода через р. Волгу на участке Ульяновск-Центральный — Акбаш Бугульминского хода, а также моста на участке Сызрань — Безенчук в связи с большой загрузкой Кропачевского хода;

реконструкцию мостового перехода через р. Туру на участке Егоршино — Тавда;

реконструкцию мостов через р. Оку на участке Жилево — Ожерелье, через р. Дон на участке Лиски — Россошь и моста на участке Лев Толстой — Елец.

В 2016—2030 годах необходимо осуществить:

строительство вторых мостовых переходов через р. Волгу на участках Ульяновск — Димитровград, Анисовка — Саратов и третьего мостового перехода на участке Кинель — Сызрань;

строительство вторых мостовых переходов через реки Обь, Большой Салым, Демьянку для повышения пропускной способности грузообразующей линии Тобольск — Сургут;

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

В сфере железнодорожного транспорта необходимо осуществить значительный объем работ по обустройству пограничных переходов для эффективного проведения мероприятий по осуществлению пограничного, таможенного и других видов контроля. Для этого предусматриваются строительство зданий и сооружений, развитие подъездных путей, установка освещения, оборудование ограждений.

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

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

Решение задачи по повышению эффективности функционирования железнодорожных пограничных переходов должно осуществляться до 2030 года в рамках реализации федеральных целевых программ по обустройству государственной границы Российской Федерации на соответствующие периоды.

В части осуществления открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» международной деятельности предполагается реализация следующих крупных проектов:

организация прямого железнодорожного сообщения Москва — Братислава — Вена (колея шириной 1520 мм) и создание логистико-провайдерского центра в районе г. Вены;

создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока для обеспечения торговли Российской Федерации с Японией, Республикой Корея и другими государствами Азиатско-Тихоокеанского региона;

реконструкция участка северокорейской железной дороги Хасан — Раджин (колея шириной 1520 мм) с выходом на Транссибирскую железнодорожную магистраль и создание контейнерного терминала в г. Раджине (Корейская Народно-Демократическая Республика).

В сфере железнодорожного транспорта необходимо к 2030 году построить 20730 км новых линий, из них протяженность скоростных железнодорожных линий к 2030 году может составить более 10 тыс. км, а высокоскоростных — более 1500 км.

К приоритетным направлениям организации скоростного и высокоскоростного движения до 2015 года отнесены Москва — Санкт-Петербург (с ма-

ксимальной скоростью на первом этапе 200 км/ч, а в дальнейшем до 250 км/ч), Санкт-Петербург — Бусловская (с максимальной скоростью на первом этапе 160 км/ч, а в дальнейшем до 200 км/ч), Москва — Нижний Новгород (с максимальной скоростью 160 км/ч).

После 2015 года предусмотрена организация скоростного движения (140—160 км/ч) по направлениям Москва — Смоленск — Красное, Москва — Курск, Москва — Калуга — Брянск (Суземка), Москва — Ярославль, Москва — Рязань — Мичуринск — Саратов, Ростов — Краснодар, Ростов — Минеральные Воды, Краснодар — Минеральные Воды, Новосибирск — Омск, Новосибирск — Томск, Новосибирск — Кемерово, Новосибирск — Барнаул, Новосибирск — Новокузнецк, Екатеринбург — Челябинск, Самара — Саранск, Самара — Пенза, Самара — Саратов, Саратов — Волгоград, Уссурийск — Владивосток, Владивосток — Хабаровск.

Одним из наиболее приоритетных направлений организации скоростного движения пассажирских поездов является направление Центр — Юг (Москва — Адлер). Для организации скоростного движения на этом направлении потребуется модернизировать инфраструктуру железнодорожных линий с обеспечением скорости движения 160—200 км/ч, а также осуществить строительство соединительной линии с Воронежским ходом (участок Прохоровка — Журавка), участка Журавка — Чертково и обхода Ростовского железнодорожного узла с сооружением моста через р. Дон.

Для обеспечения растущей потребности населения в перевозках предусматривается строительство социально значимых линий общей протяженностью более 1,2 тыс. км. Планируется строительство в Южном федеральном округе линии Волгоград — Элиста, в Уральском федеральном округе — линии Ханты-Мансийск — Салым, в Сибирском федеральном округе — линии Бийск — Горно-Алтайск, в Дальневосточном федеральном округе — линий Тыгда — Зея и Селихин — Ныш.

Предусматривается выполнение мероприятий по развитию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающих функционирование пассажирского комплекса (в первую очередь вокзалов и железнодорожных станций), в целях обеспечения качественной подготовки составов, безопасности движения пассажирских перевозок и высокого уровня комфорта и сервиса. Эти работы должны выполняться в рамках разработки генеральных схем развития пассажирских комплексов крупных транспортных узлов.

Для обеспечения растущего спроса на пассажирские перевозки в южные регионы страны предполагается осуществить поэтапную модернизацию инфраструктуры основных направлений сети железных дорог России для организации регулярного обращения пассажирских поездов длиной до 22—24 вагонов.

К первоочередным направлениям курсирования пассажирских 2-этажных вагонов относятся Санкт-Петербург — Москва, Санкт-Петербург — Вологда — Киров — Свердловск, Москва — Нижний Новгород, Москва — Казань, Москва — Рязань — Самара, Москва — Тамбов — Саратов, Москва — Воронеж — Ростов — Адлер (Анапа — Новороссийск), Ростов — Кисловодск.

Задачами в области развития сети автомобильных дорог являются:

создание системы автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь по направлениям международных транспортных коридоров;

строительство новых и реконструкция существующих автомобильных дорог для увеличения пропускной способности дорожной сети с учетом прогнозируемой интенсивности движения транспортных потоков;

развитие автомобильных дорог федерального значения на подходах к международным автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации, к морским и речным портам, аэропортам, крупным транспортным узлам;

устранение «узких мест» на сети автомобильных дорог федерального значения за счет проведения реконструкции искусственных сооружений, строительства развязок в разных уровнях, ликвидации грунтовых разрывов и переходного типа покрытия;

включение в сеть автодорог федерального значения новых маршрутов с расширением при необходимости их состава за счет автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения;

создание дорожной сети для обеспечения развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке;

развитие дорожной сети в крупных транспортных узлах;

обустройство площадок для сервисного и ремонтного обслуживания автомобилей, стоянок и мест отдыха водителей.

Развитие сети автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, будет ориентировано на обеспечение свободного проезда по ним транспортных средств с нагрузкой на ведущую ось 11,5 тонны и общей массой до 44 тонн.

В 2010—2015 годах предусматривается:

строительство и реконструкция около 8 тыс. км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в том числе 3,5 тыс. км автодорог, входящих в состав международных транспортных коридоров;

строительство и реконструкция 1,9 тыс. км платных автомагистралей и скоростных дорог, в том числе скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург, Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области, автомобильной дороги М-4 «Дон» (от Московской кольцевой автомобильной дороги до границы Воронежской области);

строительство и реконструкция 190 км автомобильных дорог на подъездах к 32 автомобильным пунктам пропуска;

проведение инженерных изысканий для обоснования поэтапного создания ряда новых международных и межрегиональных автодорожных маршрутов, в том числе:

Санкт-Петербург — Вологда — Казань — Оренбург и далее через Республику Казахстан на Западный Китай;

Москва — Саранск — Ульяновск — Екатеринбург;

Пермь — Ивдель — Ханты-Мансийск — Томск (Северный широтный коридор);

строительство и реконструкция 10 тыс. км региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета;

обеспечение подъездами с твердым покрытием 3,3 тыс. сельских населенных пунктов (все поселения, имеющие численность постоянного населения более 125 человек и отсутствие круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по кратчайшему расстоянию не более 5 км);

решение первоочередных транспортных проблем Московского, Санкт-Петербургского и Сочинского транспортных узлов.

Формирование перспективной дорожной сети России в 2016—2030 годах предусматривает включение в сеть дорог федерального значения:

новые направления автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, обеспечивающих межрегиональное сообщение и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему России:

«Центр — Урал» (Москва — Саранск — Ульяновск — Екатеринбург);

«Европа — Западный Китай» (Санкт-Петербург — Вологда — Йошкар-Ола — Казань — Оренбург — граница с Республикой Казахстан);

«Северо-Запад — Сибирь» (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар — Пермь — Ханты-Мансийск — Томск);

«Северо-Восток — Полярный Урал» (Сыктывкар — Воркута с подъездом к Нарьян-Мару);

«Урал Промышленный — Урал Полярный» (Тюмень — Салехард);

автомобильные дороги, соединяющие между собой по кратчайшему расстоянию административные центры субъектов Российской Федерации, в том числе автомобильные дороги Сыктывкар — Архангельск — граница Финляндии, Казань — Пермь, Абакан — Горно-Алтайск — Барнаул, Псков — Смоленск и другие;

региональные автомобильные дороги, входящие в состав международных транспортных коридоров и обеспечивающие подъезд к автомобильным пунктам пропуска «Мамоново-2», «Убылинка», «Крупец», «Озинки», «Караозек» и другим;

автомобильные дороги, обеспечивающие автотранспортную связь субъектов, расположенных на северо-востоке страны, с дорожной сетью России: Хабаровск — Николаевск-на-Амуре (с подъездом к Комсомольску-на-Амуре), Южно-Сахалинск — Тымовское — Оха — порт Москальво;

автомобильные дороги, обеспечивающие подъезд от федеральной сети России к морским портам Оля, Ванино, Восточный и другим;

автомобильные дороги, обеспечивающие разгрузку крупных транспортных узлов (например, создание дорог, соединяющих, минуя г. Москву, административные центры соседних со столицей субъектов Российской Федерации, например, Калуга — Тверь — Владимир — Рязань — Тула, что позволит существенно разгрузить Московский транспортный узел).

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

Планируется комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах России — гг. Нижний Новгород, Казани, Екатеринбурге, Перми, Ростове, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке и других.

Предусматриваются строительство и реконструкция в 2016—2030 годах более 7 тыс. км автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог, в том числе:

строительство скоростной автомагистрали Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск;

реконструкция автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» на участке Санкт-Петербург — Выборг — граница Финляндии с организацией платного проезда;

строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Тула — Орел — Курск — Белгород — граница с Украиной;

строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Смоленск — граница с Республикой Белоруссия;

строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Нижний Новгород — Казань — Челябинск — граница с Республикой Казахстан с ответвлением Челябинск — Екатеринбург;

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

строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожный маршрут Санкт-Петербург — Псков — граница с Республикой Белоруссия (автомобильный пункт пропуска «Лобок»).

Реализация мероприятий по развитию дорожного хозяйства в 2010—2030 годах позволит достичь следующих результатов:

увеличение плотности дорожной сети общего пользования с 5,1 км на 1000 человек в 2007 году до 10 км на 1000 человек в 2030 году и с 42,6 км на 1000 кв. км в 2007 году до 79 км на 1000 кв. км в 2030 году;

увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, с 37,5 процента в 2007 году до 80 процентов в 2030 году;

увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения с 47,8 процента в 2007 году до 80 процентов в 2030 году;

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

обеспечение около 20 тыс. перспективных сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием к 2030 году;

преобразование конфигурации сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения из радиальной в сетевую, что создаст дополнительные резервы пропускной способности.

В области автомобильного транспорта необходимо осуществить меры по развитию инфраструктуры для пассажирских перевозок, включая создание высокоскоростных сообщений.

Размещение и обустройство объектов инфраструктуры пассажирского транспорта общего пользования (конечные и промежуточные остановочные пункты, автостанции, автовокзалы, пересадочные узлы, выделенные полосы и улицы для движения маршрутного транспорта и др.) должны иметь преимущество при решении вопросов землепользования.

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

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

Основные проекты строительства новых пересадочных узлов, интегрированных в транспортные коммуникации других видов транспорта (железнодорожного, воздушного, водного), будут реализованы до 2020 года. К этому периоду предполагается построить до 60 новых автовокзалов и около 900 автостанций. В рамках развития частных инвестиционных проектов произойдет расширение сети специализированных сервисных центров.

Предусматривается также строительство грузовых терминалов и транспортно-логистических центров, станций технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, паркингов, а также кемпингов и гостиниц в придорожной зоне.

В области воздушного транспорта предусматривается увеличение до 2020 года количества действующих аэропортов до 357, если до 2010 года удастся изменить тенденцию к сокращению аэродромной сети и сохранить не менее 315 аэродромов в результате активной инвестиционной политики.

К 2030 году аэродромная сеть должна включать в себя более 500 аэропортов, в основном за счет развития региональной авиатранспортной инфраструктуры.

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

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

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

До 2015 года предусматривается осуществить:

развитие наземной инфраструктуры аэропортов, входящих в национальную опорную аэропортовую сеть;

строительство и реконструкция объектов в крупных международных узловых аэропортах Московского авиационного узла (Домодедово, Внуково, Шереметьево), в гг. Екатеринбурге, Новосибирске, Хабаровске, Красноярске, Самаре, Санкт-Петербурге, Калининграде и других;

строительство и реконструкция объектов в аэропортах гг. Волгограда, Омска, Благовещенска, Нижний Новгород, Уфы, Перми, Челябинска, Сочи, Анапы, Минеральные Воды, Астрахани, Пензы, Саратова, Нижневартовска, Барнаула, Магнитогорска, Кемерово, Новокузнецка, Братска, Воронежа, Воркуты, Ханты-Мансийска, аэропорта Быково и других;

оборудование аэродромов в соответствии с требованиями I, II и III категории Международной организации гражданской авиации;

создание инфраструктуры для деловой авиации;

создание 12 укрупненных центров организации воздушного движения (Московского, Санкт-Петербургского, Ростовского, Самарского, Екатеринбургского, Тюменского, Новосибирского, Красноярского, Иркутского, Якутского, Хабаровского, Магаданского) и модернизация Калининградского укрупненного центра организации воздушного движения;

модернизация системы организации воздушного движения, развитие метеорологического обеспечения аэронавигации и единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

В 2016—2030 годах предусматривается развитие инфраструктуры аэропортов, не вошедших в состав опорной сети, и поддержание в эксплуатационной готовности аэропортов опорной сети.

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

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

Необходимо осуществление системных мер по адаптации аэропортов в регионах Севера, Сибири и Дальнего Востока страны в целях эксплуатации современных воздушных судов для региональных перевозок при низких температурах, укомплектованию ассортимента авиационных горюче-смазочных материалов, созданию централизованных систем заправки воздушных судов и оснащению технологическим оборудованием для обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями, обеспечивающими безопасность и регулярность полетов.

В области морского транспорта необходимо развивать мощности морских портов с учетом создания экономически обоснованных резервов для обеспечения увеличивающихся объемов перевалки грузов.

До 2015 года предусматривается осуществить:

в Северном бассейне — реконструкцию подходного канала порта Архангельск, развитие порта Мурманск, строительство морского порта в г. Беломорске;

в Балтийском бассейне — развитие объектов инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности в портах Санкт-Петербург, Высоцк, Усть-Луга, Балтийск, развитие портов Выборг и Калининград, строительство новых перегрузочных комплексов в портах бассейна, в том числе для обеспечения работы Балтийской трубопроводной системы, создание современного международного пассажирского комплекса в морском порту Санкт-Петербург;

в Азово-Черноморском бассейне — развитие портов Новороссийск, Таганрог, Кавказ, Темрюк, Азов, Ростов-на-Дону, строительство порта Тамань, создание современного международного пассажирского комплекса в морском порту Сочи;

в Каспийском бассейне — достройку объектов инфраструктуры порта Оля, развитие портов Махачкала и Астрахань;

в Дальневосточном бассейне — развитие портов Ванино, Петропавловск-Камчатский, Находка, Магадан, Холмск, Анадырь, портопунктов Камчатского края и Сахалинской области, строительство порта в районе поселка Набиль и терминалов, обеспечивающих работу трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан.

Предусматриваются реконструкция и строительство терминалов, обеспечивающих работу Северного морского пути.

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

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

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

В области внутреннего водного транспорта реконструкция речных портов и реформирование портовой деятельности будут осуществляться путем:

улучшения технического состояния причальных сооружений в портах, оборудования причальных и береговых сооружений в городах, местах «зеленых» стоянок на туристических маршрутах;

модернизации и замены морально и физически изношенного перегрузочного оборудования и иных технических средств и устройств;

создания специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков;

строительства новых причалов и терминалов, прежде всего для переработки контейнеров, минеральных удобрений, химических грузов и сжиженного газа;

создания в речных портах (в гг. Москве, Ярославле, Нижний Новгород, Самаре, Тольятти, Волгограде, Новосибирске, Омске, Красноярске, Осетрово и др.), обслуживающих международные транспортные коридоры и работающих с внешнеторговыми грузами, контейнерных терминалов и логистических центров;

капитального ремонта и развития припортовых железнодорожных и автомобильных подъездных путей.

Развитие системы внутренних водных путей России будет осуществляться путем:

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

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

комплексной реконструкции внутренних водных путей и гидротехнических сооружений Обь-Иртышского, Енисейского, Ленского и Амурского бассейнов;

увеличения протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой;

создания судоходных условий для доставки грузов во вновь осваиваемые труднодоступные районы, прежде всего в районы Крайнего Севера, в том числе по малым и быстро мелеющим рекам;

модернизации технического флота и повышения интенсивности его использования для улучшения параметров водных путей;

развития связи и навигации посредством модернизации существующих и внедрения новых средств связи, спутниковой навигации и информатизации.

В области промышленного транспорта необходимо осуществить модернизацию путей необщего пользования для обеспечения обработки перспективных типов подвижного состава федерального железнодорожного транспорта с увеличенными грузоподъемностью и нагрузками на ось и совершенствование технологии вывоза горной массы из глубоких карьеров.

2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны

В целях обеспечения доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны будут осуществляться следующие мероприятия:

разработка модели рынка транспортных услуг для обеспечения потребностей всех секторов экономики, в том числе параметров качества транспортных услуг, стандартов качества транспортных услуг для различных категорий грузов и секторов экономики, требований к нормативно-правовой базе в сфере рынка транспортных услуг, технологических моделей обеспечения качества транспортных услуг;

обеспечение мотивации структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг, создание национальных и интернациональных транспортных компаний, способных конкурировать на мировом рынке, и совершенствование процедур допуска к осуществлению грузовых перевозок;

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

снижение времени обработки партий грузов в терминальной сети, в том числе в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, до уровня мировых показателей;

мотивирование использования инновационных логистических товаротранспортных технологий, развитие технологий перевозок грузов, в том числе с использованием логистических парков;

развитие транспортно-экспедиционного обслуживания и системы операторов перевозок;

развитие системы сопутствующих услуг;

разработка и внедрение высокоэффективных технологий, обеспечивающих повышение качества всего спектра транспортных услуг и производительности транспортной системы;

использование современных инфотелекоммуникационных технологий для обеспечения качества транспортных услуг.

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

Развитие конкурентного рынка транспортных услуг потребует создания условий для превышения уровня предложения высококачественных транспортных услуг над спросом, а также обеспечения публичности и информационной открытости рынка по ценам и качеству услуг. Это обеспечит потребителям возможность свободного выбора транспортных услуг, заставит работать механизм «цена — качество», сделает цену и качество предметом конкуренции. Такой механизм обеспечит постоянное повышение производительности транспортных компаний, что будет способствовать их самоокупаемости. Механизм «цена — качество» позволит стимулировать исследование участниками рынка спроса на различные категории услуг и проводить анализ уровня конкурентов, повышать качество предоставляемых транспортных услуг, находить оптимальный баланс между их ценой и качеством. Все это создает условия для дальнейшего повышения эффективности работы и роста конкурентоспособности национальных транспортных компаний и российской транспортной системы в целом.

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

Административные методы должны обеспечивать регулирование деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств, а также экспедиторов и перевозчиков к профессиональной деятельности с использованием механизмов лицензирования или декларирования (уведомление об обязательствах участника рынка).

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

Экономические методы должны стимулировать создание экспедиторско-перевозочных и транспортных фирм всех видов и уровней в области грузовых и пассажирских перевозок, которые могли бы обеспечить конкурентоспособные транспортные услуги в области грузовых и пассажирских перевозок.

В частности, целесообразно рассмотреть механизм стимулирования создания достаточно крупных транспортных компаний, способных инвестировать средства в освоение высокоэффективных транспортных технологий и современные транспортные средства. Необходимо обеспечить государственную поддержку повышения конкурентоспособности национальных транспортных компаний.

Тарифная политика должна предусматривать сочетание механизмов свободного ценообразования с контрольными функциями в интересах защиты потребителей от необоснованных дискриминационных тарифов, а участников рынка — от демпинговых тарифов.

Инвестиционная политика должна быть направлена на создание эффективной транспортно-логистической инфраструктуры и перевооружение компаний современным подвижным составом, техническими средствами и информационными системами, в том числе на основе государственно-частного партнерства.

Разработка административных методов регулирования рынка транспортных услуг, а также механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики формирования рынка входит в научное обеспечение реализации Транспортной стратегии, а их окончательная отработка с учетом соответствующих изменений нормативно-правовой базы должна быть выполнена в процессе реализации экспериментальных проектов.

В сфере железнодорожного транспорта продолжатся структурные преобразования.

Предусматривается реализация мероприятий, направленных на существенные структурные изменения рынка транспортных услуг железнодорожного транспорта, нормативных правовых основ его функционирования. Этот этап является инвестиционной и инновационной стадией преобразований в сфере железнодорожного транспорта.

Основными принципами формирования рынка железнодорожных транспортных услуг являются:

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

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

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

обеспечение организации железнодорожных перевозок с участием 2 и более железнодорожных инфраструктур и перевозчиков;

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

формирование конкурентного рынка услуг пассажирских и грузовых терминалов;

формирование конкурентного рынка транспортно-экспедиторских услуг;

возможность осуществления хозяйствующими субъектами отдельных работ и услуг по просьбам владельцев инфраструктуры, перевозчиков, владельцев грузовых и пассажирских терминалов.

В области повышения качества транспортного обслуживания предусматривается:

увеличение скорости доставки грузовых отправок до 350 км в сутки, или на 23 процента, в том числе контейнеров — до 1000 км в сутки, или в 3,5 раза,

контейнеров в транзитном сообщении — до 1200 км в сутки, или в 2 раза, маршрутных отправок — до 420 км в сутки, или на 29 процентов;

увеличение доли отправок, доставленных в нормативный (договорный) срок, до 97 процентов.

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

В области воздушного транспорта основными направлениями совершенствования рыночных отношений являются:

сокращение монопольных сфер деятельности с постепенным замещением прямого регулирования рыночными методами регулирования и контроля;

привлечение организаций операторов, пользователей и их объединений к формированию требований в части оказания услуг и условий их доступа;

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

Совершенствование регулирования деятельности естественных монополий будет осуществляться по следующим основным направлениям:

завершение выделения в составе рынка авиатранспортных перевозочных и аэропортовых услуг, имеющих различные характеристики и стратегии развития конкуренции;

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

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

совершенствование методов тарифного регулирования естественных монополий;

ограничение конкуренции аэропортовой деятельности с расширением дифференциации по субъектам регулирования аэропортовых сборов;

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

регулирование взаимодействия аэропортов и системы организации воздушного движения;

развитие конкуренции в потенциально конкурентных сферах аэропортовой деятельности (топливозаправка, техобслуживание воздушных судов, обработка багажа, грузов и почты);

регулирование деятельности топливозаправочных компаний всех аэропортов для предотвращения дискриминации в обслуживании авиакомпаний и других владельцев топлива, а также для обеспечения прозрачности формирования цен на авиатопливо и их снижения путем организации закупок через аукционы, в которых участвуют не менее 3 поставщиков.

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

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

разработка и внедрение комплексных проектов по организации перевозок грузов на междугородных маршрутах по наиболее грузонапряженным направлениям (с временем движения грузовых автотранспортных средств на этих маршрутах не менее 20 часов в сутки);

развитие рациональных систем перевозок грузов в крупных транспортных узлах для сокращения порожних пробегов, уменьшения времени простоя автомобилей в погрузочно-разгрузочных пунктах, повышения коэффициента

использования грузоподъемности автомобилей (к 2030 году эти перевозки должны составить до 40 процентов внутриузловых перевозок автомобильным транспортом).

Для развития конкурентного рынка транспортных услуг необходимо обеспечить приоритетное развитие автомобильного транспорта общего пользования, располагающего современной производственно-технической базой и оптимальной структурой парка автотранспортных средств, с учетом увеличения его доли в выполняемых перевозках.

Доля коммерческих перевозок грузов в общем объеме перевозок грузов автомобильным транспортом к 2030 году должна увеличиться в 2 раза, или до 60 процентов.

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

недопущение кратковременной реализации автотранспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ (демпинга);

совершенствование механизмов финансирования мероприятий по безопасности дорожного движения.

В области морского транспорта для развития конкурентного рынка транспортных услуг необходимо:

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

осуществить переход при тарифном регулировании естественных монополий от полного возмещения всех обоснованных затрат с учетом обеспечения рентабельности к определению предельного уровня цены на длительный период;

постепенно отказаться от регулирования тарифов на погрузочно-разгрузочные работы в связи с развитием конкуренции на рынках.

В области внутреннего водного транспорта в целях повышения качества транспортного обслуживания, повышения сохранности грузов, увеличения скорости доставки и снижения затрат предусматривается внедрение и развитие транспортно-технологических систем, приспособленных для интермодальных перевозок (судов-контейнеровозов, ролкерных судов, универсальных барже-буксирных составов).

Для развития конкурентного рынка транспортных услуг необходимо становление экономически состоятельных и инвестиционно привлекательных судоходных компаний путем стимулирования процессов реструктуризации и реформирования предприятий отрасли, повышения эффективности их работы, содействия процессам интеграции и образованию крупных компаний, способных конкурировать на рынке услуг внутреннего водного транспорта.

В области тарифного регулирования предусматривается дальнейшая дифференциация тарифов для приближения базового тарифа к объективным затратам. В этой части главными задачами являются:

снижение тарифов на перевозки массовых грузов путем использования маршрутных технологий;

совершенствование тарифов, определяющих экономику прогрессивных технологий перевозок — интермодальных и мультимодальных перевозок;

решение вопросов, касающихся региональной (территориальной) дифференциации.

В области мультимодальных перевозок необходимо улучшить взаимодействие всех видов транспорта при их осуществлении, для чего должны быть созданы органы по координации работы всех видов транспорта и обеспечению

их рационального взаимодействия в крупных транспортных узлах, а также приняты нормативные правовые акты, регламентирующие осуществление смешанных (комбинированных) перевозок грузов.

Во всех субъектах Российской Федерации необходимо осуществить мероприятия по созданию сети транспортно-логистических центров для оказания транспортно-экспедиторских услуг, а также создать развитую сеть продаж грузовых перевозок и расширить сферу услуг по комплексному транспортно-логистическому обслуживанию.

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

В целях обеспечения на всех видах транспорта доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами будут осуществляться следующие мероприятия:

обеспечение перевозок пассажиров по социально значимым маршрутам, ценовой доступности транспортных услуг, в том числе в районах Крайнего Севера, в Калининградской области, на Дальнем Востоке и в Забайкалье, разработка и реализация согласованных схем развития авиатранспортного и автотранспортного обеспечения перевозок по местным социальным маршрутам в удаленных регионах;

разработка и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения по территории страны, обеспечение их реализации по прогрессивной шкале с учетом улучшения условий транспортного обслуживания населения;

развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта;

регулирование допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок;

развитие парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам;

развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

В области железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании принято решение о прекращении их перекрестного субсидирования за счет грузовых перевозок и постепенном привлечении для этих целей средств федерального бюджета.

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

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

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

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

количества пригородных поездов на радиальных направлениях в целях сокращения интервалов и снижения наполняемости вагонов электропоездов в пиковые часы, развитие внутригородских перевозок за счет интенсификации использования диаметральных направлений и увеличения в перспективе их количества, увеличение количества компактных пересадочных узлов, развитие межрегиональных перевозок поездами повышенной комфортности типа «экспресс», организация перевозок пассажиров между мегаполисами и крупными областными центрами с использованием поездов типа «спутник», организация интермодальных перевозок пассажиров специализированным подвижным составом до аэропортов;

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

совершенствование систем бронирования с использованием сети Интернет, а также внедрение систем безналичной оплаты билетов;

дальнейшее совершенствование системы государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте.

В сфере автомобильного транспорта необходимо обеспечить приоритетное развитие автомобильного транспорта общего пользования, располагающего современной производственно-технической базой и оптимальной структурой парка автотранспортных средств с учетом увеличения его доли в выполняемых перевозках.

Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения будет осуществляться по следующим направлениям:

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

создание подъездов к населенным пунктам, обеспечивающих круглогодичное и независящее от погодно-климатических условий автобусное движение;

совершенствование маршрутной сети пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и ее обустройство, направленное на обеспечение удобства для населения на основе внедрения стандартов качества;

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

Новые инфраструктурные и технологические решения позволят снизить к 2030 году затраты времени пассажиров на поездки пассажирским автомобильным транспортом общего пользования на 25—30 процентов относительно уровня 2007 года.

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

дальнейшее развитие системы регулирования тарифов на пассажирском автомобильном транспорте;

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

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

В сфере воздушного транспорта для повышения качества транспортного обслуживания предполагается реализация следующих мероприятий:

улучшение качества перевозочного процесса, в том числе осуществление сертификации российских авиакомпаний по стандартам программы, разработанной Международной ассоциацией воздушного транспорта;

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

Развитие конкурентного рынка транспортных услуг будет осуществляться по следующим направлениям:

устранение неоправданных административных и экономических барьеров для конкуренции операторов воздушного транспорта;

коммерциализация услуг авиатранспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов;

либерализация рынка и совершенствование механизмов сертификации, лицензирования и подтверждения соответствия авиапредприятий установленным требованиям допуска к деятельности в сфере воздушного транспорта, в том числе сокращение использования количественных квот и замена их качественными, дифференциация сертификационных требований к авиапредприятиям, эксплуатантам и организациям авиатопливообеспечения разного уровня, постепенный переход к более мягким и более общим формам регулирования, создание общегосударственной системы регулирования временных интервалов выполнения рейса в аэропорту (слотов);

введение процедур аккредитации производителей и поставщиков авиационных горюче-смазочных материалов и спецжидкостей, обеспечивающих безопасность и регулярность полетов, включая сертификацию авиационных горюче-смазочных материалов в целях эксплуатации авиатехники при низких и сверхнизких температурах окружающего воздуха.

Необходимы стимулирование структурных преобразований в отрасли в части консолидации бизнеса на коммерческом сегменте авиатранспортного рынка за счет ужесточения требований к качеству работы операторов, сохранение за российскими авиаперевозчиками исключительного права на выполнение внутренних авиационных перевозок до 2020 года. В 2021—2030 годах может быть рассмотрен вопрос о предоставлении иностранным авиакомпаниям на территории России более широких коммерческих прав (степеней свободы воздуха).

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

удовлетворения спроса путем расширения спектра и географии авиатранспортных услуг, развития парка современных воздушных судов, приведения структуры предложения авиаперевозок и авиационных работ к структуре спроса на них;

повышения безопасности функционирования воздушного транспорта, в том числе экологической, до мирового уровня;

обеспечения доступности услуг воздушного транспорта для основной части населения;

расширения сфер рационального использования гражданской авиации, развития авиации общего назначения и деловой авиации.

Повышение ценовой доступности авиаперевозок будет осуществляться за счет:

снижения себестоимости перевозок путем развития конкуренции между авиакомпаниями, повышения интенсивности эксплуатации и оптимизации парка воздушных судов;

сдерживания роста аэропортовых сборов и ставок на наземное обслуживание авиакомпаний путем увеличения дополнительных доходов аэропортов от неавиационной деятельности;

реализации гибкой тарифной политики в отношении различных категорий потребителей услуг и классов обслуживания, в том числе путем создания «дешевых» авиакомпаний.

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

В рамках данного сегмента рынка приоритеты государственной политики определяются исходя из обеспечения условий для развития, в первую очередь, внутрироссийских авиационных перевозок и работ, в том числе социально значимых местных авиалиний, не имеющих круглогодичной транспортной альтернативы, а также таких магистральных авиалиний, обеспечивающих транспортную целостность государства, как авиалинии, связывающие с центром страны Калининградскую область, районы Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Темпы роста этого сегмента рынка должны к 2020 году превзойти развитие сегмента международных перевозок российских авиакомпаний, выполняемых в сообщении с аэропортами страны.

В сфере регулирования авиационных тарифов решаются следующие задачи:

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

обеспечение ценовой прозрачности рынка (за счет расширения практики применения принципа объявленного тарифа);

обеспечение разумной стабильности тарифов в интересах пользователей авиатранспортных услуг;

поэтапное сокращение сферы ценового регулирования и расширение механизмов рыночного ценообразования;

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

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

формирования ставок сборов и тарифов, реально отражающих затраты на содержание и интенсивность использования объектов аэропортов и системы организации воздушного движения;

совершенствования системы контроля и финансового аудита авиапредприятий, осуществляющих аэропортовую деятельность, и организаций системы аэронавигационного обслуживания;

обеспечения адекватного финансирования мероприятий по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности;

повышения инвестиционной привлекательности аэропортов.

Тарифное регулирование в области социально значимых авиационных перевозок предусматривает государственную поддержку субъектов транспортного рынка (допускается лишь в тех случаях, когда за счет рыночных механизмов не может быть обеспечен достаточный уровень предложения авиационных услуг или социально приемлемый уровень тарифов на них), льготных категорий пассажиров, социально значимых авиационных перевозок (путем выделения субсидий, предоставляемых авиапредприятиям, обеспечивающим выполнение социально значимых авиационных перевозок).

Государственная поддержка социально значимых авиационных перевозок и работ должна оказываться скоординированно за счет средств бюджетов всех уровней.

В сфере морского транспорта для повышения доступности услуг транспортного комплекса для населения требуется обеспечить рост перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах, что позволит существенно поднять уровень транспортного обеспечения таких районов страны, как Крайний Север и Дальний Восток, в том числе с использованием Северного морского пути, транспортного сообщения с Калининградской областью, и обеспечить прогнозируемый спрос на социально значимые пассажирские перевозки морским транспортом.

В сфере внутреннего водного транспорта для повышения качества транспортного обслуживания пассажиров предусматривается улучшение организации транспортного процесса, состояния используемых внутренних водных путей, судоходных гидротехнических сооружений и судов, повышение комфортности и уровня сервиса.

Предусматривается развитие деловых поездок пассажиров за счет пополнения флота скоростными судами и создания рынка водного такси (первоначально в г. Москве и Московской области).

Для повышения доступности транспортных услуг в сфере внутреннего водного транспорта необходимо осуществить следующие мероприятия:

увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов с освещаемой обстановкой;

реконструкция гидросооружений;

устранение разрыва между увеличивающимся спросом на пассажирские перевозки и количественными и качественными характеристиками флота.

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

Основными задачами Транспортной стратегии в рамках интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны являются:

развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов;

реализация законодательных и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами;

интеграция в международное транспортное пространство, в первую очередь в рамках Евразийского экономического сообщества и Шанхайской организации сотрудничества, включая формирование контейнерных мостов, развитие международного сотрудничества в области транспорта в других

международных транспортных организациях и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

мотивирование создания национальных и интернациональных транспортных компаний, способных конкурировать с мировыми компаниями, расширение участия в крупных международных транспортных проектах.

Реализация этих задач требует развития международного сотрудничества в области транспорта, которое является инструментом реализации национальных интересов Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему. В ближайшие 20 лет международное сотрудничество в области транспорта должно содействовать интенсификации процессов региональной экономической интеграции, продвижению российских товаров и услуг на мировые рынки, увеличению объемов и расширению географии въездного и выездного туризма, упрощению процедур пересечения границ, а также росту престижа Российской Федерации в международных организациях и расширению ее влияния на принимаемые в этих организациях решения.

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

Большое значение будет иметь расширение экспорта российских транспортных услуг.

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

региональная транспортная интеграция;

повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг на мировых рынках и рост экспорта транспортных услуг;

участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок;

расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

защита российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций;

расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и иностранными государствами;

развитие всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества в области транспорта с Европейским союзом, в том числе в рамках создаваемой зоны свободной торговли Россия — Европейский союз.

Региональная транспортная интеграция является одной из сфер, определяющих динамику и результаты региональной экономической интеграции в рамках СНГ, Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) и Союзного государства.

Ключевым направлением региональной транспортной интеграции будет являться формирование в полном объеме транспортного союза и единого транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС. В числе мер по формирова-

нию единого транспортного пространства ЕврАзЭС наибольшее значение будут иметь:

гармонизация нормативного правового регулирования транспортной деятельности, унификация технических стандартов и транспортных технологий в государствах — членах ЕврАзЭС, в том числе на основе международных норм ЕврАзЭС и многосторонних соглашений и конвенций в области транспорта;

устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг из одних государств — членов ЕврАзЭС в другие государства — члены ЕврАзЭС, а также в сфере лицензирования и сертификации при учреждении ими транспортных компаний, их филиалов и представительств, совместных предприятий на всей территории единого транспортного пространства, то есть предоставление им национального режима;

обеспечение свободного транзита пассажиров и грузов, эффективное использование транзитно-транспортного потенциала государств — членов ЕврАзЭС;

переход в рамках ЕврАзЭС к заключению многосторонних соглашений о воздушном сообщении (открытое небо), 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 в рамках ЕврАзЭС механизмов консультаций для согласования внешнеэкономической политики в области транспорта;

техническое перевооружение транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств — членов ЕврАзЭС и эффективного обслуживания их населения и экономики, а также обеспечения в полной мере безопасности перевозок и охраны окружающей среды;

унификация принципов формирования тарифной политики;

унификация условий обязательного страхования 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.

Повышение конкурентоспособности российских поставщиков транспортных услуг на мировых рынках и рост экспорта транспортных услуг являются одними из приоритетных задач Транспортной стратегии.

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

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

Одним из индикаторов, отражающих изменение конкурентоспособности российских перевозчиков и в целом экспортного потенциала национальной транспортной системы, является удельный вес участия российских транспортных организаций в перевозках экспортных грузов на мировые рынки, импорт-

ных грузов, транзитных грузов, а также грузов третьих стран и иностранных фрахтователей.

Политика, направленная на повышение конкурентоспособности российских перевозчиков и рост экспорта транспортных услуг, основывается на принципе недискриминации и осуществляется по следующим направлениям:

установление и поддержка в рамках торговой и транспортной политики государства благоприятных условий для российских экспортеров транспортных услуг;

содействие реализации интересов российских перевозчиков на 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 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.

Предусматривается участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных, в том числе евро-азиатских, транспортных связей, развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок.

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

привлечение 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»;

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

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

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

Для реализации транзитного потенциала Российской Федерации необходимы:

совершенствование нормативно-правовой базы в целях обеспечения эффективного развития транзитных перевозок;

активная государственная поддержка транзитных проектов России на международной арене, формирование выгодных для России международных альянсов;

планирование модернизации транспортной инфраструктуры с учетом увеличения транзитных грузопотоков;

поддержка инвестиционных проектов, в том числе международных, направленных на развитие транзитных перевозок;

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

участие в многосторонних проектах, реализуемых международными организациями, в том числе ООН, и направленных на развитие потенциала евро-азиатских транспортных связей и транзитных перевозок грузов.

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

автомобильный, железнодорожный, внутренний водный виды транспорта и дорожное хозяйство (соглашения и конвенции Европейской экономической комиссии ООН);

воздушный транспорт (соглашения и конвенции Международной организации гражданской авиации);

морской транспорт (соглашения и конвенции Международной морской организации).

Предстоит проделать большую работу по присоединению к целому ряду соглашений и конвенций, которые во многом определяют современный облик безопасной и эффективной мировой транспортной системы. Неучастие в них грозит изоляцией и снижением конкурентоспособности российских транспортных коммуникаций и компаний-перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

Защита российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций и многостороннее сотрудничество являются наиболее эффективными инструментами в сфере решения проблем и выработки соответствующей политики в области транспорта на международном уровне. В рамках международных организаций формируется и осуществляется многостороннее сотрудничество в области транспорта, разрабатываются и принимаются международные соглашения и конвенции, поэтому активная роль России в этих организациях позволяет наиболее эффективно отстаивать и продвигать интересы национальной транспортной системы и российских перевозчиков.

Многостороннее сотрудничество России в области транспорта осуществляется в рамках:

международных универсальных и специализированных межправительственных организаций;

международных неправительственных организаций;

органов регионального сотрудничества в области транспорта.

Принципиальное значение имеет активное участие России в работе таких международных организаций, как 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 СНГ.

В работе международных неправительственных организаций принимают участие крупнейшие российские транспортные компании и их ассоциации, поэтому их площадка служит для реализации стратегии расширения доступа

российских перевозчиков на мировые рынки и роста экспортного потенциала. С этой точки зрения наиболее значимыми для интересов России будут являться Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз железных дорог, Международная федерация экспедиторских ассоциаций и другие международные неправительственные организации.

Предстоит значительно расширить региональное транспортное сотрудничество в области транспорта для реализации интересов российского транспортного бизнеса:

на северо-западе России — в рамках Совета Баренцево/Евроарктического региона и Совета государств Балтийского моря;

на юге — в рамках Черноморского экономического сотрудничества;

на востоке — в рамках Шанхайской организации сотрудничества и Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества.

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

Предусматривается расширение двустороннего сотрудничества в области транспорта между Россией и иностранными государствами, 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.

В области гражданской авиации будет продолжена работа по совершенствованию системы межправительственных соглашений о международном воздушном сообщении, приведение ее в соответствие с реалиями современного этапа развития мирового авиарынка, стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации. Должна быть начата работа по заключению соглашений об открытом небе, предоставляющих назначенным авиаперевозчикам дополнительные коммерческие права по осуществлению международных воздушных сообщений. Соглашения об открытом небе будут использоваться на первом этапе между Россией и государствами — участниками СНГ (в первую очередь теми из них, которые являются членами ЕврАзЭС).

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

В области международных автомобильных сообщений 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 т.д.). Пересмотр двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении с государствами — членами ЕврАзЭС будет осуществляться в целях либерализации сектора международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в рамках ЕврАзЭС.

Предстоит существенно модернизировать систему международных соглашений о плавании по внутренним водным путям, в первую очередь в условиях открытия отдельных участков внутренних водных путей Российской Федерации для доступа судов под иностранным флагом. Новые двусторонние соглашения должны быть разработаны и заключены с теми странами, с которыми возможно осуществление прямых пассажирских и грузовых перевозок по внутренним водным путям. В них должны найти отражение условия и порядок взаимного доступа судов под флагом государств-сторон по соглашению на внутренние водные пути и в речные порты, порядок выдачи разрешений и коммерческие права судоходных компаний.

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

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

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

Продолжится развитие всестороннего и взаимовыгодного сотрудничества в области транспорта с Европейским союзом, которое имеет огромное значение для российского и европейского бизнеса, взаимной торговли, инвестиций и туризма.

Эффективное сотрудничество России с Европейским союзом позволит решать целый спектр вопросов, возникающих во взаимоотношениях России с отдельными государствами — участниками Европейского союза, а также находить взаимовыгодные формы взаимодействия транспортных операторов сторон и их доступа на российский и единый европейский рынки.

5. Повышение уровня безопасности транспортной системы

Задачами Транспортной стратегии в части повышения уровня безопасности транспортной системы являются:

обеспечение безопасности движения, полетов и судоходства;

обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;

обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса;

обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особые условия;

обеспечение профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления);

развитие средств и систем надзора в сфере транспорта;

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

Реализация государственной транспортной политики и повышение ее эффективности в области обеспечения транспортной безопасности до 2030 года будет осуществляться на основе Федерального закона «О транспорт-

ной безопасности» и предполагает выполнение на всех видах транспорта системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, для повышения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, включая:

аккредитацию специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности;

утверждение результатов оценки уязвимости объектов транспорта;

проведение категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

ведение реестра категорированных объектов;

утверждение планов обеспечения транспортной безопасности.

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

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

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

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

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

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

подготовка транспортных средств к использованию для обеспечения военной безопасности России;

проведение мероприятий по поддержанию структуры парка железнодорожного подвижного состава общего пользования, при которой обеспечивается возможность выполнения массовых воинских перевозок в полном объеме и в заданные сроки;

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

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

реализация положений Федерального закона «Об обороне», других федеральных законов и 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.

В связи с тем, что большая часть парка транспортных средств находится в частной собственности, необходимо создавать условия для эффективного участия организаций — владельцев транспорта в решении мобилизационных задач. Использование транспорта в целях решения задач обеспечения обороноспособности страны не должно приводить к уменьшению его конкурентоспособности, особенно на рынке внешнеторговых перевозок и экспорта транспортных услуг.

Для снижения аварийности и риска возможных происшествий на транспорте необходимо:

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

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

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

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

обеспечить в сложных погодных условиях гарантированное высокоточное местонахождение потерпевших аварию транспортных средств с помощью космических систем, оснащенных спутниковой навигационной аппаратурой ГЛОНАСС/GPS, и на этой основе осуществить формирование региональных специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий;

повысить мобилизационную готовность транспортного комплекса за счет создания необходимых резервов и пополнения парков транспортных средств, что будет способствовать укреплению обороноспособности страны в особых условиях;

необходимо с участием Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий разработать для снижения влияния природно-климатических угроз более совершенные программы своевременного оповещения о стихийных бедствиях, влияющих на транспортную безопасность;

усилить информационный мониторинг при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов, а также в случае возникновения при этом угроз с целью их недопущения; систематизировать случаи инцидентов с опасными грузами и крушений при перевозке крупногабаритных грузов на транспорте;

обеспечить соответствие поставляемых новых транспортных средств, осуществляющих международные экспортно-импортные перевозки грузов и пассажиров, международным стандартам в области транспортной безопасности. Невыполнение этих требований ограничивает допуск отечественных перевозчиков к зарубежным объектам инфраструктуры и влечет за собой соответствующие издержки для владельцев подвижного состава при осуществлении международной торговли.

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

совершенствование нормативно-правовой базы обеспечения безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

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

разработка методологии решения задач обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта;

определение угроз безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

проведение категорирования и оценки уязвимости объектов железнодорожного транспорта.

Основными задачами в области обеспечения безопасности в автодорожном хозяйстве являются:

обеспечение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов;

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

обеспечение антитеррористической защищенности объектов дорожного хозяйства;

обеспечение мобилизационной готовности дорожного хозяйства;

обеспечение безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

развитие средств и систем надзора в сфере дорожного хозяйства;

определение угроз безопасности объектов дорожного хозяйства.

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

замена железнодорожных переездов на транспортные развязки на разных уровнях;

реконструкция находящихся в неудовлетворительном состоянии искусственных сооружений, состояние которых не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта;

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

обеспечение безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, средствах автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;

улучшение освещения, разметки и конфигурации дорожной сети;

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

повышение пропускной способности улиц и магистральных дорог;

приведение в нормативное состояние полосы отвода автомобильных дорог;

создание системы метеообеспечения на автомобильных дорогах федерального значения;

введение повсеместного весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения.

Обеспечение безопасности на автомобильном транспорте включает решение следующих задач:

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

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

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

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

стимулирование использования автотранспортных средств, соответствующих действующим международным требованиям по безопасности;

развитие системы подготовки водителей;

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

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

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

расширение сферы применения современных технических средств контроля за скоростными режимами движения транспортных средств, а также режимами труда и отдыха водителей (в том числе тахографов), имея в виду их использование не только при осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров (в сфере действия Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, осуществляющих международные перевозки), но и при осуществлении междугородных, пригородных и городских регулярных перевозок пассажиров автобусами, междугородных перевозок грузов автотранспортными средствами общей массой свыше 3,5 тонны;

совершенствование требований к автомобильным дорогам и транспортным сооружениям в сфере безопасности дорожного движения;

развитие систем своевременного обнаружения дорожно-транспортных происшествий и оказания срочной медицинской помощи пострадавшим;

усиление ответственности за нарушение правил дорожного движения;

совершенствование процедур регулирования допуска автомобильных перевозчиков на рынок в части соблюдения требований безопасности дорожного движения;

совершенствование системы аттестации и переподготовки должностных лиц и специалистов организаций автомобильного транспорта в области обеспечения безопасности дорожного движения;

разработка актов, необходимых для реализации положений Федерального закона «О транспортной безопасности» и определяющих порядок взаимодействия организаций автомобильного транспорта и государственных органов исполнительной власти в части обеспечения безопасности на автомобильном транспорте;

определение угроз безопасности функционирования автомобильного транспорта.

Обеспечение безопасности полетов направлено на сокращение числа авиационных происшествий. Количество авиационных происшествий должно быть снижено примерно в 2,5 раза по отношению к показателям безопасности полетов в Российской Федерации в 2007 году, что будет соответствовать уровню безопасности полетов в США и странах Европейского союза.

В 2030 году уровень безопасности полетов не должен превышать 0,008 авиакатастрофы на 100 тыс. часов налета при осуществлении регулярных перевозок.

Важными элементами обеспечения безопасности полетов являются:

совершенствование системы поддержания летной годности воздушных судов в эксплуатации;

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

соблюдение экипажами установленных правил полетов воздушных судов;

внедрение современных методов защиты воздушных судов от внешних воздействий;

внедрение средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях, методов подготовки экипажей к действиям в условиях чрезвычайных ситуаций;

совершенствование системы поиска и спасания на воздушном транспорте, бортового аварийно-спасательного оборудования;

совершенствование системы медицинского обеспечения полетов, внедрение автоматизированного аппаратно-программного комплекса для медико-психофизиологического предполетного и предсменного контроля авиаспециалистов;

существенное увеличение количества авиационного персонала, подготавливаемого образовательными учреждениями Министерства транспорта Российской Федерации, повышение качества его подготовки на основе оснащения учебных заведений и авиационных учебных центров современной учебной технической базой;

внедрение новых средств идентификации и контроля характеристик эксплуатируемых воздушных судов на основе средств полетной информации и наземного контроля;

совершенствование действующих и разработка новых требований к технологии маркировки комплектующих изделий в процессе их изготовления и системе контроля их оборота в эксплуатации.

Для предотвращения возможности террористических актов предусматривается:

формирование в России системы авиационной безопасности, соответствующей требованиям Международной организации гражданской авиации и интегрированной в мировую систему авиационной безопасности;

определение угроз безопасности объектов воздушного транспорта;

доведение оснащенности аэропортов России современными техническими средствами до уровня, при котором обеспечивается 100-процентный досмотр багажа, грузов, почты и бортовых запасов; оснащение международных аэропортов России современным оборудованием для обнаружения взрывчатых веществ, в том числе пластических;

внедрение новых конструктивно-технических решений в области авиационной безопасности на гражданских воздушных судах;

внедрение в аэропортах и на объектах организации воздушного движения интегрированных систем безопасности, систем защиты от воздействия электронных помех и вмешательства в работу компьютерных комплексов;

развитие системы информационного обеспечения авиационной безопасности;

совершенствование взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти в сфере обеспечения авиационной безопасности, а также субъектов воздушного транспорта;

обеспечение профессиональной подготовки сотрудников служб авиационной безопасности;

обеспечение безопасности технологических процессов при осуществлении деятельности гражданской авиации.

Развитие аэронавигационного обслуживания полетов воздушных судов предполагает:

реформирование Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, ведомственных служб аэронавигационной информации, метеорологического обеспечения, реализацию мероприятий по организации единой системы авиационно-космического поиска и спасания, созданию и поэтапному развитию Аэронавигационной системы России в соответствии с Концепцией создания и развития Аэронавигационной системы России, одобренной Правительством Российской Федерации 4 октября 2006 г.;

развитие инфраструктуры Аэронавигационной системы России, обеспечивающей реализацию в Российской Федерации Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения, принятой Международной организацией гражданской авиации на период до 2020 года и основанной на использовании технологий цифровой связи, спутниковой навигации (CNS\ATM);

развитие метеорологического обеспечения полетов воздушных судов;

развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации.

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

Предусматривается обновление парка воздушных судов в летных училищах, поставка новых и модернизация действующих тренажеров, обеспечение учебных заведений современными техническими средствами обучения, реализация международных стандартов обучения.

Более высокий уровень безопасности мореплавания и охраны окружающей природной среды обеспечивается путем:

ввода в эксплуатацию необходимого количества судов обеспечивающего флота (аварийно-спасательных, гидрографических и др.), создания и поддержания на должном уровне береговых средств обеспечения безопасности мореплавания, поиска и спасания, связи;

создания и поддержания на должном уровне систем наблюдения за судами, участия в международном сотрудничестве в сфере глобального наблюдения за судами;

усиления требований безопасности к конструкциям морских судов, а также при их эксплуатации;

повышения технического оснащения для осуществления функций государственного морского надзора;

определения угроз безопасности объектов морского транспорта;

обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства путем установки специализированного оборудования;

развития материальной базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами.

Предусматривается:

строительство и реконструкция систем управления движением судов, объектов глобальной системы связи при бедствиях и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации и на трассах Северного морского пути, станций приема и обработки информации Между-

народной системы поиска и спасания (Космическая система поиска аварийных судов — спутниковая система слежения для поиска и спасания);

строительство судов обеспечивающего флота (ледоколов, аварийно-спасательных, природоохранных, гидрографических), объектов берегового базирования бассейновых аварийно-спасательных управлений, приобретение глубоководного мобильного универсального оборудования. До 2015 года будет построено 90 единиц обеспечивающего флота. В 2016—2030 годах планируется продолжить строительство и модернизацию судов обслуживающего флота (атомные и дизель-электрические ледоколы, аварийно-спасательные суда, включая понтоны, природоохранные, гидрографические и другие суда обеспечивающего флота). Потребность в них составляет 340 единиц.

Пополнение обеспечивающего флота предусматривается за счет:

3 атомных ледоколов нового типа мощностью 60 МВт для обеспечения круглогодичной работы транспортных судов на трассах Северного морского пути;

дизель-электрических ледоколов для обслуживания месторождений на шельфах северных морей и решения других задач, в том числе ледоколов специального назначения мощностью 20—30 МВт для охраны российских арктических акваторий с модификациями для линейной работы, вспомогательных ледоколов мощностью 10—12 МВт, портовых ледоколов-буксиров мощностью 6—7 МВт;

многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 7 и 4 МВт, буксиров нового поколения, технических средств спасания с морских нефтегазовых объектов в ледовых условиях.

Обеспечение морской безопасности и антитеррористической защищенности достигается путем:

формирования в Российской Федерации системы морской безопасности, соответствующей международным требованиям Международной морской организации и интегрированной в мировую систему морской безопасности;

полного оснащения морских портов и портовых средств современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);

внедрения новых конструктивно-технических решений в области морской безопасности на судах, используемых в целях морского судоходства;

развития системы информационного обеспечения морской безопасности;

повышения уровня взаимодействия по вопросам морской безопасности между субъектами морской транспортной деятельности и федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации;

обеспечения профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением морской безопасности.

Безопасность судоходства на внутренних водных путях обеспечивается путем:

создания системы управления движением судов на внутренних водных путях на основе инновационных технологий;

определения угроз безопасности объектов внутренних водных путей и внутреннего водного транспорта;

повышения уровня безопасности действующих гидротехнических сооружений, обеспечения безопасности при проектировании, строительстве, капитальном ремонте, вводе в эксплуатацию, реконструкции, восстановлении, консервации и ликвидации гидротехнических сооружений;

регламентации и координации контрольных и надзорных функций государственных органов для повышения их эффективности в условиях снижения степени их вмешательства в деятельность субъектов рынка;

охраны судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования, их защиты от противоправных посягательств, совершенствования комплекса мер антитеррористического характера;

обновления обслуживающего флота;

реконструкции и развития сетей технологической связи на внутренних водных путях;

приобретения программно-аппаратных средств для оснащения лабораторий навигационной информации.

На внутреннем водном транспорте предусматривается развитие страхования пассажиров и экипажей судов, страхования ответственности перед третьими лицами при перевозках опасных грузов и лоцманской проводке судов.

Безопасность на внутреннем водном транспорте обеспечивается путем:

формирования в Российской Федерации системы обеспечения безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры, в том числе судоходных гидротехнических сооружений, и транспортных средств, соответствующей требованиям Федерального закона «О транспортной безопасности»;

оснащения речных портов, портовых средств и судоходных гидротехнических сооружений современными инновационными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны);

внедрения новых конструктивно-технических решений в области транспортной безопасности на судах, используемых в целях осуществления судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации;

развития системы информационного обеспечения безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

повышения уровня взаимодействия в целях обеспечения транспортной безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств между субъектами речной транспортной деятельности и федеральными и региональными органами исполнительной власти;

обеспечения профессиональной подготовки персонала, непосредственно связанного с обеспечением безопасности объектов речной транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду

Задачами Транспортной стратегии в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

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

мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива;

снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

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

уменьшить вредное воздействие транспорта на воздушную и водную среду и на здоровье человека за счет применения экологически безопасных видов транспортных средств;

расширять применение транспортных средств с высокой топливной экономичностью, соответствующих уровню мировых образцов;

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

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

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

расширение применения электротяги;

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

снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном транспорте. Удельный расход электроэнергии на тягу поездов будет сокращен на 14,4 процента, топлива — на 9,1 процента.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для снижения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду необходимо:

обеспечить увеличение применения более экономичных автомобилей с более низким расходом моторного топлива;

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

перейти на мировые экологические стандарты в отношении потребляемого топлива, обеспечив возможность эксплуатации транспортных средств предыдущих поколений в течение переходного периода;

перевести 50 процентов автомобильных парков крупных городов на альтернативные виды топлива.

Повышение экологической безопасности воздушного транспорта предусматривает определение долговременной государственной политики в области снижения вредного воздействия авиации на окружающую среду с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации и включает:

планомерное повышение сертификационных требований к вновь создаваемой авиационной технике;

введение ограничений на поставку в Российскую Федерацию воздушных судов, имеющих низкие показатели экологичности;

экономическое стимулирование экологической модернизации эксплуатируемых воздушных судов или их замены;

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

внедрение оптимальных по шуму приемов пилотирования при взлете и посадке самолетов;

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

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

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

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

Обновление эксплуатируемого парка воздушных судов позволит:

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

прекратить после 2015 года эксплуатацию на территории России воздушных судов, не удовлетворяющих по авиационному шуму требованиям главы 3 приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации (г. Чикаго, 1944 год), а к 2030 году — воздушных судов, не удовлетворяющих требованиям главы 4 этого приложения;

снизить при взлете и посадке авиационный шум и уровень эмиссии.

Более высокий уровень охраны окружающей природной среды на морском транспорте обеспечивается путем:

ввода в эксплуатацию необходимого количества судов обеспечивающего флота, в том числе экологических;

ориентирования транспортных фирм на приобретение двухкорпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов с ограниченным сроком службы 15 лет.

Экологическая безопасность судоходства на внутреннем водном транспорте обеспечивается путем:

создания специальных судов и технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации различных видов отходов, образующихся при эксплуатации или попадающих в водную среду в результате аварий объектов водного транспорта, включая затонувшее имущество;

расширения использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий;

развития страхования, в том числе страхования ответственности за негативное воздействие на окружающую среду при эксплуатации объектов водного транспорта.

7. Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения

Развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения влияет на достижение всех целей Транспортной стратегии и должно осуществляться по 2 направлениям:

достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров, предусмотренных Транспортной стратегией;

достижение целевых ориентиров по видам транспортной деятельности.

Развитие технического обеспечения и технологий транспортной отрасли в целях достижения общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров, предусмотренных Транспортной стратегией, будет осуществляться за счет создания единой сбалансированной технически совместимой и технологически интегрированной инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев для обеспечения необходимого объема и качества транспортных услуг в области как грузовых, так и пассажирских перевозок.

Основными задачами в указанной области являются:

развитие парка пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировыми аналогами;

развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров;

мотивация развития парка грузового подвижного состава, обеспечивающего заданные критерии объема и качества транспортных услуг;

расширение использования технологий контейнерных перевозок;

создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;

создание взаимоувязанной интегрированной системы технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг;

разработка и внедрение высокоэффективных технологий, обеспечивающих качество транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы;

мотивирование использования инновационных логистических технологий, развитие технологий перевозок грузов (в том числе с использованием логистических парков);

освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.

Развитие информационного обеспечения российской транспортной системы в целях достижения общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных целевых ориентиров будет осуществляться за счет создания единой информационной среды транспортного комплекса и аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса.

Единая информационная среда транспортного комплекса является частью инфраструктуры транспортной отрасли и состоит из:

управленческого уровня (информационная среда верхнего уровня управления транспортным комплексом — Министерство транспорта Российской Федерации, находящиеся в его ведении службы и агентства);

технологического уровня (информационная среда технологической интеграции различных видов транспорта и участников транспортного процесса, развития интеллектуальных транспортных систем);

пользовательского уровня (информационная среда транспортных услуг и информационного обслуживания клиентов).

Единая информационная среда управленческого уровня должна обеспечить эффективные каналы обратной связи и наполнить информационные базы, поддерживающие принятие управляющих решений и обеспечение государственного регулирования в сфере транспорта.

Единая информационная среда технологического уровня должна обеспечить эффективное информационное взаимодействие участников транспортно-логистического процесса, доступ к необходимой нормативно-справочной информации и услугам. Единая информационная среда развития интеллектуальных транспортных систем решает задачи унификации и стандартизации применения и интеграции в составе интеллектуальных транспортных систем различных составляющих элементов идентификации, навигации и позиционирования, телематического мониторинга и видеонаблюдения.

Единая информационная среда пользовательского уровня должна предоставить клиентам доступ к информации по услугам в сфере транспорта и обеспечить наиболее эффективный сбыт этих услуг.

С методологических позиций единая информационная среда является частью новой информационной модели управления транспортным комплексом Российской Федерации.

Развитие аналитических информационных систем для поддержки управления развитием и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса будет осуществляться за счет:

оптимизации процессов взаимодействия всех участников транспортного процесса;

прогнозирования и моделирования развития транспортного комплекса на основе использования грузовой базы и разработки транспортных балансов;

управления программами и проектами развития транспортного комплекса, бюджетного планирования и управления ресурсами органов управления транспортным комплексом;

управления трудовыми ресурсами и формирования кадровой политики в транспортном комплексе;

осуществления законотворческой и нормотворческой деятельности в транспортном комплексе;

осуществления контроля за деятельностью подведомственных агентств, служб и организаций транспортного комплекса;

осуществления контроля безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы и управления транспортным комплексом в чрезвычайных ситуациях.

Важным направлением развития инфотелекоммуникационных технологий в сфере транспорта является оснащение транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, в том числе воздушных судов государственной, гражданской и экспериментальной авиации, морских судов и судов внутреннего речного и смешанного (река — море) плавания, автомобильных и железнодорожных транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и других.

В целях повышения эффективности внешнеторговых перевозок необходимо обеспечить развитие системы предварительного представления грузовладельцами и перевозчиками в таможенные органы информации в электронном виде.

Решение задач развития транспортной техники, технологий и информационного обеспечения предусматривается в части всех видов транспорта.

В сфере железнодорожного транспорта необходимо обновить парк подвижного состава транспорта общего пользования.

Для этого до 2015 года потребуется закупить 485,5 тыс. грузовых и 10,4 тыс. пассажирских вагонов, 11675 локомотивов, 8,7 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава, в 2016—2030 годах — 510,5 тыс. грузовых и 12,7 тыс. пассажирских вагонов, 11722 локомотива и 15,7 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава.

Для формирования железнодорожной транспортной системы, соответствующей мировому уровню, наряду с развитием технических средств отрасли необходимо обеспечить развитие и совершенствование технологических процессов, в том числе повышение степени контейнеризации, внедрение на российских железных дорогах контрейлерных перевозок, организацию вождения грузовых поездов повышенного веса и длины.

Для дальнейшего развития контейнеризации перевозок грузов по железнодорожной сети необходимо обеспечить:

увеличение скорости перевозки контейнеров до 1 тыс. км в 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;

развитие международных транспортных коридоров, проходящих через Россию;

упрощение и ускорение таможенных процедур международного транзита;

увеличение парка современного специализированного подвижного состава.

Для развития контрейлерных перевозок в России необходимо обеспечить:

выработку норм экологического права;

совершенствование таможенного законодательства;

разработку и сертификацию подвижного состава;

разработку оптимальных тарифов при соблюдении условий выгодности перевозок для автомобильного и железнодорожного транспорта;

разработку технологии взаимодействия всех участников перевозки.

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

Принципиально важным является использование перспективных грузовых вагонов для перевозки прежде всего угля и руды с осевой нагрузкой до 30 тонна-сил на ось. В этом случае на путях длиной 1050 метров может быть сформирован состав весом до 8—9 тыс. тонн.

Для создания эффективной логистической системы, интегрированной в российскую и международную транспортную систему, необходимо осуществить следующие мероприятия:

формирование и развитие эффективной сбалансированной терминально-складской сети на всей территории России путем создания грузоперерабатывающих терминалов, мультимодальных терминальных комплексов много-

целевого назначения, предоставляющих широкий спектр складских, таможенных и сопровождающих услуг;

внедрение современных логистических технологий управления перевозочным процессом;

повышение качества транспортно-логистических услуг путем интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку и предоставления клиентам комплексных услуг по перевозке грузов «от двери до двери» по принципу «одного окна»;

привлечение инвестиций в развитие терминально-складского комплекса;

оптимизация использования терминально-складских мощностей;

развитие транспортно-логистической и таможенно-брокерской деятельности (формирование условий для осуществления эффективного взаимодействия всех видов транспорта через логистические центры, организация комплексного обслуживания на железнодорожном транспорте, развитие таможенно-брокерского обслуживания);

информационное обеспечение логистической системы.

Одним из приоритетных направлений работы, связанной с совершенствованием системы информационного обеспечения и управления, является внедрение спутниковых технологий. В соответствии с намеченными перспективами к 2015 году планируется осуществить массовое оснащение российского железнодорожного транспорта спутниковыми навигационными системами, интегрированными в единую систему координатного управления.

В сфере автодорожного хозяйства для ускорения преодоления проблемы недостаточной технической и технологической оснащенности организаций дорожной отрасли необходимо обеспечить реализацию целенаправленной политики размещения госзаказов на осуществление дорожных работ, стимулирующей формирование мощных, хорошо оснащенных дорожно-строительных компаний, имея в виду осуществить:

внедрение долгосрочных контрактов на содержание дорог (от 3 до 10 лет) и ремонт участков дорог (в течение 3—5 лет с укрупнением объемов работ);

повышение квалификационных требований к претендентам при проведении торгов на выполнение дорожных работ, выбор победителей торгов по критериям наибольшей экономической эффективности на основе зарубежного и прогрессивного отечественного опыта, отход от критерия минимальной цены;

государственную поддержку в виде льготных лизинговых программ, касающихся дорожной техники и оборудования. При этом государственным лизинговым компаниям, через которые должен осуществляться этот вид государственной поддержки, должен быть установлен жесткий предельный уровень рентабельности лизинговых операций, чтобы снизить общие расходы предприятий на дорожную технику и уменьшить себестоимость дорожных работ.

В части дорожно-строительной техники главной проблемой, сдерживающей развитие дорожного хозяйства, является изношенный парк асфальтосмесительных установок, большинство из которых морально и физически устарели.

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

Мероприятия по совершенствованию управленческих технологий в дорожном хозяйстве включают:

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

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

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

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

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

В сфере автомобильного транспорта необходимо осуществить обновление и модернизацию парка пассажирских автотранспортных средств в целях улучшения их эксплуатационных показателей, уровня безопасности, условий перевозок пассажиров и обеспечения доступности для маломобильных граждан. К 2010 году техническая доступность парка автомобильного транспорта общего пользования для обслуживания пассажиров с ограниченными физическими возможностями будет обеспечена на 8 процентов, к 2015 году — на 25 процентов, а к 2030 году — на 90 процентов.

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

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

Намечается обновление и модернизация парка грузовых автомобилей и оптимизация его структуры на основе уточненных механизмов с учетом увеличения доли специализированных автомобилей и доли автомобилей повышенной грузоподъемности не менее чем в 1,5 раза.

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

Намечается развитие терминальных систем перевозок грузов на междугородных и международных маршрутах, развитие интермодальных контейнерных и контрейлерных перевозок, создание сети региональных и межрегиональных транспортно-логистических центров в субъектах Российской Федерации.

Совершенствование перевозочных технологий на основе оснащения автотранспортных средств навигационными устройствами при использовании спутниковых систем (ГЛОНАСС/GPS), в первую очередь на междугородных и международных маршрутах, способствует повышению эффективности

функционирования автотранспортной отрасли за счет улучшения эксплуатационных показателей работы автомобилей.

Предусматривается оснащение навигационными (бортовыми) системами не менее 15 процентов парка грузовых автомобилей, занятого на междугородных и международных перевозках грузов, увеличение доли грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами, к 2015 году до 35 процентов и к 2030 году до 100 процентов.

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

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

Намечается реализация проектов совершенствования маршрутных сетей городских агломераций и внедрения современных диспетчерских систем (Волгоградская, Воронежская, Ленинградская, Московская, Ростовская, Самарская и Тверская области, Республика Татарстан, Приморский край, Ханты-Мансийский автономный округ — Югра и другие).

В сфере воздушного транспорта необходимо осуществить технологический скачок для ликвидации отставания российского воздушного транспорта от мирового уровня в части технических, экономических и экологических характеристик парка воздушных судов, наземной техники и транспортных технологий, что позволит снизить средний расход топлива на единицу транспортной продукции к 2030 году до 0,27 кг/ткм и себестоимость перевозок к 2020—2030 годам на 15—25 процентов.

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

Для обновления и пополнения парка необходимо закупить 1500 современных магистральных и региональных самолетов до 2020 года. Необходимый объем поставок самолетов до 2030 года может составить 2000—3000 пассажирских самолетов, в том числе для обеспечения рынка транзитных пассажирских перевозок через территорию России по направлениям Европа — Азия и Северная Америка — Азия. Перспективный парк российских авиакомпаний будет включать отечественные и зарубежные типы воздушных судов в экономически оправданном соотношении.

Переоснащение парка пассажирских самолетов с использованием всего типоразмерного ряда современной авиатехники будет направлено на рационализацию структуры парка в соответствии с условиями перевозок и помимо повышения экономичности, безопасности и технического совершенства парка обеспечит выполнение необходимых требований к экологичности перевозок и обновление коммерческого парка к 2020 году до уровня ведущих стран.

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

Должна осуществляться государственная поддержка дальнейшей модернизации рамповых грузовых самолетов для обеспечения их соответствия требованиям Международной организации гражданской авиации и условиям конкурентоспособности.

Предусматривается развитие современных технологий перевозки и обработки грузов (использование технологий интермодальной доставки «от двери до двери», обеспечение контроля перевозки грузов на всем маршруте, применение различных форм экспресс-доставки), создание мультимодальных логистических центров на базе крупнейших аэропортов с использованием потенциала пакетизации и контейнеризации в системе грузодвижения.

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

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

Для внедрения информационных и телекоммуникационных технологий на воздушном транспорте необходимо осуществить следующие мероприятия:

обеспечение правовых и технических условий для использования электронных документов при осуществлении государственного управления и в деятельности субъектов гражданской авиации;

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

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

формирование общего электронного информационного пространства в гражданской авиации России путем создания единой государственной информационно-аналитической системы гражданской авиации;

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

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

комплексное решение задач информационной безопасности в области управления авиатранспортным процессом, навигации, связи и наблюдения на основе применения современных высокоточных средств спутниковой навигации и связи (в частности системы ГЛОНАСС). Приоритетным направлением является создание систем слежения в режиме автоматического зависимого наблюдения за воздушными судами, в том числе за перевозками опасных грузов, а также систем обнаружения аварийных и чрезвычайных ситуаций.

В сфере морского транспорта до 2015 года планируется пополнить транспортный флот 144 судами суммарным дедвейтом 6,2 млн. тонн, в 2016—2030 годах прогнозируется поставка 397 судов суммарным дедвейтом 19,5 млн. тонн. К 2030 году суммарный тоннаж транспортного флота, контролируемого Россией, составит 38,9 млн. тонн, из которых 70 процентов будет зарегистрировано под российским флагом.

Для повышения конкурентоспособности и провозной способности морского транспортного флота предусматривается его пополнение новыми современными конкурентоспособными судами различного назначения — газовозами, танкерами, танкерами-продуктовозами, балкерами, лесовозами, контейнеровозами, судами типа «ро-ро», универсальными судами.

Для обеспечения роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах предусматривается строительство железнодорожных и

автопассажирских паромов для обеспечения сообщения с Калининградской областью и островом Сахалин, строительство грузопассажирских и грузовых судов для доставки грузов и пассажиров в удаленные районы Дальнего Востока, строительство автопассажирских паромов и пассажирских судов для осуществления перевозок грузов и пассажиров в порт Сочи, строительство скоростных пассажирских судов.

Предусматривается развитие современных информационных технологий на морском транспорте.

В сфере внутреннего водного транспорта для развития транспортного флота необходимо осуществить следующие мероприятия:

проведение реновации судов, ремонта и модернизации флота;

пополнение флота за счет закупки судов преимущественно российского производства;

ускоренное списание морально и физически устаревших судов, подготовка решения о запрещении эксплуатации судов, создающих угрозу для безопасности судоходства;

создание транспортных судов новых типов, в том числе для осуществления специализированных и интермодальных перевозок (суда для перевозки сжиженного газа и химических грузов, толкаемые составы смешанного (река — море) плавания, суда типа «ро-ро», контейнеровозы и др.);

строительство комфортабельных туристическо-экскурсионных судов, скоростных судов;

создание скоростных пассажирских судов, способных работать на участках с ограниченными габаритами пути, в районах с отсутствием или недостаточным развитием альтернативных видов транспорта, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке. Для осуществления этих перевозок планируется осуществить проектирование и строительство новых типов судов;

внедрение автоматизированных транспортно-складских систем в портах.

До 2015 года предусматривается строительство 87 сухогрузных и наливных судов, 5 малотоннажных судов для восточных бассейнов, 5 пассажирских судов нового проекта «Золотое кольцо» пассажировместимостью 212 человек и 467 судов вспомогательного флота.

В 2016—2030 годах предусматривается закупка 3900 единиц судов для обновления грузового флота, 285 единиц пассажирских судов и 1076 судов вспомогательного флота.

Намечается внедрение автоматизированных транспортно-складских систем в портах.

В сфере промышленного транспорта намечается:

пополнение парков подвижного состава вагонами нового поколения для эксплуатации на магистральном и промышленном железнодорожном транспорте и вагонами специального назначения для международных перевозок легковых автомобилей, вагонами-автомобилевозами со съемной крышей, вагонами со съемной крышей для перевозки металлопродукции, вагонами с раздвижной крышей, платформами для перевозки автопоездов или контейнеров, платформами для перевозки полуприцепов и контейнеров;

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

Потребность в обновлении парка подвижного состава промышленного транспорта составит до 2015 года 66700 магистральных и 36730 промышленных вагонов, 1648 новых и 6180 модернизированных локомотивов, а в 2016—2030 годах 75540 магистральных и 40520 промышленных вагонов, 3270 новых и 8175 модернизированных локомотивов.

Для развития информационного обеспечения на промышленном транспорте необходимо осуществить следующие мероприятия:

внедрение информационной системы для решения задач государственного регулирования, сбора и обработки статистической информации о деятельности промышленного транспорта;

создание системы мониторинга состояния и безопасного функционирования промышленного транспорта;

создание единого информационного пространства органов управления транспортным комплексом, субъектов и пользователей рынка транспортных услуг при взаимодействии с региональными органами управления, транспортными и логистическими подразделениями промышленных предприятий;

внедрение систем оперативного планирования и управления работой внутриобъектного транспорта и на участках технологических перевозок.

8. Региональный аспект развития транспортной системы России

Задачи развития транспортного комплекса в зависимости от конкретных условий социально-экономического развития регионов имеют свою специфику, направленность и приоритеты, которые учитываются при разработке приоритетов государственной транспортной политики.

Развитие субъектов Российской Федерации, расположенных в Центре, на Северо-Западе, в Среднем Поволжье и на Урале, с наибольшим промышленным потенциалом и высокой плотностью населения будет ориентировано на рост инновационной экономики и потребительского сектора. При этом необходимо будет обеспечить повышение качества, надежности, ритмичности, повсеместную доступность обслуживания, мобильность, полное удовлетворение потребностей в транспортных услугах. Приоритетное развитие получат пассажирский и грузовой автомобильный транспорт, системы высокоскоростных перевозок людей и товаров, сектор комплексного транспортно-логистического обслуживания. Развитие транспортной инфраструктуры в этих регионах будет направлено на повышение пропускной способности и технических характеристик транспортной сети всех видов транспорта, строительство обходов крупных городов и хордовых транспортных коммуникаций, новых скоростных железных дорог, автомагистралей, в том числе платных, создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, создание крупных аэропортов-хабов. Повысится роль речного транспорта в обеспечении внутренних и внешнеторговых перевозок грузов, а также перевозок пассажиров, главным образом в туристических и рекреационных целях.

Развитие регионов севера европейской части России, большей части Сибири и Дальнего Востока, имеющих наибольший ресурсный потенциал и низкую плотность населения, будет направлено на освоение новых месторождений полезных ископаемых, в том числе на континентальном шельфе, и повышение качества жизни людей. В этих условиях приоритетное развитие получит железнодорожный транспорт, обеспечивающий экономически эффективное освоение крупных потоков массовых грузов, в том числе на экспорт. Будет обеспечено повышение надежности и снижение стоимости жизнеобеспечения удаленных и труднодоступных районов страны. Также важную роль будет играть морской транспорт. Основной задачей является развитие судоходства по трассе Северного морского пути. В перспективе возможно его превращение в международный транспортный путь.

Продолжится развитие сети магистральных автомобильных дорог федерального и регионального значения, а также создание подъездов от населенных пунктов к железнодорожным станциям. Основными являются проблемы повышения доступности транспортных услуг для населения, поэтому развитие внутреннего водного транспорта, расширение сети региональных авиаперево-

зок требуют скоординированных усилий всех уровней государственного управления.

В Центрально-Черноземном районе, на Северном Кавказе, в Поволжье, южных районах Урала, в Сибири и на Дальнем Востоке преимущественное развитие получит местная автодорожная сеть с твердым покрытием, которая в перспективе должна соединить все населенные пункты.

Рост объемов внешней торговли страны и транзитных перевозок, а также приграничного сотрудничества с соседними странами потребует развития транспортной инфраструктуры пограничных пунктов пропуска и подходов к крупным морским портам.

Указанные особенности отдельных групп регионов России предопределяют направления развития транспорта в федеральных округах страны.

В Северо-Западном федеральном округе транспорт играет важнейшую роль в развитии внешнеторговых связей России. В перспективе, по мере роста перевозок по евро-азиатским транспортным направлениям Север — Юг и Восток — Запад, возрастет его роль в обеспечении транзитных перевозок.

Приоритетами развития транспорта в Северо-Западном федеральном округе являются создание и развитие скоростных перевозок пассажиров и грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, модернизация и строительство новых портовых комплексов на Балтийском, Белом и Баренцевом морях с увеличением грузооборота к 2030 году портов Северного бассейна в 3,3 раза и портов Балтийского бассейна в 2 раза, развитие железнодорожных, автомобильных и трубопроводных подходов к ним, формирование и устойчивое функционирование транспортных связей Калининградской области с другими регионами России. Развитие транспорта в Республике Коми и Ненецком автономном округе будет ориентировано на обеспечение освоения месторождений полезных ископаемых и повышения доступности транспортных услуг для населения удаленных и труднодоступных районов. Эти регионы, а также Мурманская и Архангельская области имеют наибольшую потребность в развитии социально значимых пассажирских авиаперевозок. Развитие внутреннего водного транспорта будет направлено на использование водных путей, главным образом Волго-Балтийского водного пути, и речных портов для осуществления прямых водных перевозок с использованием судов смешанного плавания в направлении Северной и Западной Европы. Предусматривается комплексное развитие наиболее крупных транспортных узлов округа — Санкт-Петербургского и Мурманского.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Северо-Западном федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург — Москва, организация скоростного движения на направлениях Санкт-Петербург — Москва и Санкт-Петербург — Бусловская;

строительство технологических линий Петяярви — Каменногорск, Мурмаши-2 — Лавна;

строительство второго мостового перехода через р. Шую на направлении Санкт-Петербург — Мурманск;

реконструкция участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на Южном берегу Финского залива;

развитие Санкт-Петербургского и Мурманского железнодорожных узлов;

строительство дополнительных главных путей на участках Мурманск — Петрозаводск, Выборг — Бусловская, Выборг — Каменногорск, Мга — Сонково — Ярославль, Вырица — Батецкая, Мга — Гатчина — Веймарн, Обозерская — Архангельск, Тосно — Любань;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург;

развитие автомобильных дорог в составе международных транспортных коридоров, обеспечение их соответствия требованиям к международным магистралям для интеграции в европейскую сеть автомобильных дорог, включая реконструкцию автомобильных дорог федерального значения М-10 «Россия» (Москва — Санкт-Петербург) и М-10 «Скандинавия» (Санкт-Петербург — Выборг — граница с Финляндией), М-8 «Холмогоры», М-18 «Кола», М-20 (Санкт-Петербург — Псков — Пустошка — Невель — граница с Республикой Белоруссия);

реконструкция автодорожных подходов к государственной границе Российской Федерации на территории Ленинградской, Псковской и Мурманской областей, Республики Карелия;

строительство подъезда к морскому торговому порту Усть-Луга от автомобильной дороги М-11 «Нарва» и автомобильной дороги Великий Новгород — Усть-Луга;

начало строительства второго дальнего обхода Санкт-Петербурга;

в сфере воздушного транспорта:

строительство и реконструкция объектов в аэропортах Санкт-Петербург, Калининград, Псков, Великий Устюг, Мурманск, Петрозаводск, Архангельск, Сыктывкар, Воркута, Нарьян-Мар, Амдерма, Усинск, Ухта;

создание Санкт-Петербургского укрупненного центра организации воздушного движения и модернизация Калининградского укрупненного центра организации воздушного движения;

в сфере морского транспорта:

модернизация и строительство портовых терминалов по перевалке угля, контейнеров, нефти и нефтепродуктов в Мурманском транспортном узле;

строительство терминала по перевалке сжиженного газа в пос. Териберка, Мурманская область;

реконструкция и строительство объектов инфраструктуры в морском порту Архангельск;

строительство морского порта в г. Беломорске, в состав которого войдут два грузовых района — специализированный угольный комплекс и универсальный комплекс;

развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Санкт-Петербург, включая канал, акваторию и причалы порта; строительство морского пассажирского терминала на Васильевском острове и реконструкция участка морского фарватера, систем безопасности и средств навигационного обеспечения;

реконструкция причалов и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса в порту Высоцк;

реконструкция объектов инфраструктуры порта Выборг;

развитие морского порта Усть-Луга, формирование акватории его южной и северной частей, включая операционную акваторию контейнерного терминала, строительство специализированных причалов;

строительство глубоководного порта в г. Балтийске;

реконструкция и строительство портовых терминалов в Калининградском транспортном узле;

реконструкция и строительство терминалов, обеспечивающих работу Балтийской трубопроводной системы и разработку шельфовых месторождений;

реконструкция и строительство объектов государственной собственности рыбохозяйственного комплекса в морских портах Архангельск, Калининград, Санкт-Петербург;

создание тыловой инфраструктуры портов, в том числе контейнерных терминалов, таможенных складов и логистических центров;

в сфере внутреннего водного транспорта:

реконструкция и развитие инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути, включая строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла;

реконструкция Беломорско-Балтийского канала;

реконструкция Северо-Двинской шлюзованной системы.

На территории г. Санкт-Петербурга к числу приоритетных в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства относятся работы по:

развитию въездных магистралей;

формированию системы магистралей скоростного и непрерывного движения за счет завершения строительства кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, Западного скоростного диаметра, набережных р. Невы и начала строительства скоростной платной автомагистрали с мостом через р. Неву в створе ул. Фаянсовой — ул. Зольной (восточного скоростного радиуса), северного выхода из центральных районов (со Смольной набережной) на кольцевую автомобильную дорогу с мостом в створе Арсенальной ул.;

совершенствованию системы городских магистралей, обеспечивающих подходы к магистралям скоростного движения;

развитию дорожной сети, обеспечивающей подходы ко всем районам порта Санкт-Петербург и строящемуся паромно-пассажирскому терминалу на Васильевском острове;

развитию связей периферийных районов и обеспечению отвода транзитного и грузового транспорта от зоны исторического центра города за счет формирования системы дуговых магистралей;

сооружению новых и реконструкции действующих двухуровневых пересечений железнодорожных путей с улично-дорожной сетью города.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Северо-Западном федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство технологических линий Сыктывкар — Пермь (Соликамск), Вендинга — Карпогоры, Сосногорск — Индига, Воркута — Усть-Кара;

создание альтернативного транспортного направления с Урала в порты Белого и Баренцева морей;

электрификация участков Бологое — Дно — Печоры — Псковские, Оредеж и Будогощь — Ярославль;

строительство дополнительных главных путей на участках Обозерская — Беломорск, Чум — Инта — Коноша, Мга — Сонково — Ярославль;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

завершение строительства скоростной платной магистрали Москва — Санкт-Петербург;

реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Европа — Западный Китай (Санкт-Петербург — Вологда — Йошкар-Ола — Казань — Оренбург — граница с Республикой Казахстан), Северо-Запад — Сибирь (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар — Пермь — Ханты-Мансийск — Томск), Северо-Восток — Полярный Урал (Сыктывкар — Воркута с подъездом к Нарьян-Мару);

реконструкция автомобильной дороги М-10 «Скандинавия» (Санкт-Петербург — Выборг — граница с Финляндией) с организацией платного проезда;

формирование платного автодорожного маршрута Санкт-Петербург — Псков — граница с Республикой Белоруссия;

комплексная модернизация и развитие дорожной сети в Мурманском транспортном узле;

строительство и реконструкция участков дорог, формирующих автодорожные маршруты по кратчайшему расстоянию, Сыктывкар — Архангельск —

граница Финляндии, Москва — Ярославль — Вологда, Санкт-Петербург — Псков — граница с Республикой Белоруссия, Псков — Смоленск и др.;

модернизация и развитие имеющихся пограничных автомобильных пунктов пропуска с учетом увеличения их пропускной способности не менее чем в 2,5 раза;

в сфере воздушного транспорта:

развитие наземной инфраструктуры для осуществления региональных перевозок в Республике Коми, Ненецком автономном округе, Архангельской, Вологодской и Мурманской областях;

в сфере морского транспорта:

строительство нового грузового района и реконструкция подходного канала в порту Архангельск;

развитие портов Мурманск, Приморск, Выборг, Высоцк, Усть-Луга, Калининград, Балтийск;

развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

в сфере внутреннего водного транспорта:

модернизация и создание контейнерных терминалов в портах Санкт-Петербург, Калининград, Архангельск, Подпорожье, Череповец, Петрозаводск, Беломорск, развитие железнодорожных и автомобильных подходов к ним.

Центральный федеральный округ имеет развитую транспортную систему, главными задачами развития которой является технологическая модернизация, повышение конкурентоспособности и качества обслуживания населения, обеспечение устойчивой работы транспорта в условиях растущих объемов перевозок грузов и пассажиров. Одной из важнейших проблем округа является развитие Московского транспортного узла — наиболее крупного в России.

Приоритетами развития транспорта в Центральном федеральном округе являются развитие скоростных перевозок пассажиров и грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, комплексное развитие Московского транспортного узла и перенос грузовой работы за его пределы с созданием необходимой инфраструктуры, в том числе логистической, в Московской области и сопредельных регионах, повышение пропускной способности автомобильных дорог федерального и регионального значения, комплексное развитие Московского авиаузла с созданием на его базе хаба с системой скоростных автодорог и железнодорожных линий, связывающих аэропорты между собой и с центральной частью города, развитие аэропортов местного значения для осуществления внутрирегиональных авиаперевозок и как запасных для Московского авиаузла, создание транспортно-логистической системы для обслуживания агропромышленного комплекса, прежде всего в Центрально-Черноземном районе, развитие перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом.

В период до 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Центральном федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство высокоскоростной линии Москва — Санкт-Петербург;

формирование скоростной пассажирской линии Центр — Юг (Москва — Адлер) со строительством новой линии Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск;

организация скоростного движения на линии Москва — Нижний Новгород;

электрификация участка Ртищево — Кочетовка;

развитие Московского железнодорожного узла;

строительство обхода Ярославского железнодорожного узла;

реконструкция мостов через р. Оку на участке Жилево — Ожерелье, через р. Дон на участках Лиски — Россошь и Лев Толстой — Елец;

строительство дополнительных главных путей на участках Ярославль — Нерехта, Крюково — Клин, Воскресенск — Рязань, Столбовая — Серпухов, Бекасово — Нара, Москва — Крюково и Мга — Сонково — Ярославль;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург;

строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области;

строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной дороги М-1 «Беларусь», строительство автомобильной дороги на участке МКАД — г. Ногинск с обходом г. Ногинска;

строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог М-1 «Беларусь» (Москва — граница с Республикой Белоруссия), М-2 «Крым» (Москва — Тула — Орел — Курск — Белгород — граница с Украиной), М-3 «Украина» (Москва — Калуга — Брянск — граница с Украиной), М-4 «Дон» (Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону — Краснодар — Новороссийск), М-5 «Урал» (Москва — Рязань — Пенза — Самара — Уфа — Челябинск), М-6 «Каспий» (Москва — Тамбов — Волгоград — Астрахань), М-7 «Волга» (Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Уфа), М-8 «Холмогоры» (Москва — Ярославль — Вологда — Архангельск), М-9 «Балтия» (Москва — Волоколамск — граница с Латвийской Республикой), А-141 (Брянск — Смоленск — граница с Республикой Белоруссия);

проектирование новой автомобильной дороги федерального значения по маршруту Москва — Саранск — Ульяновск — Екатеринбург;

обустройство автомобильных дорог необходимыми объектами транспортно-дорожной и сервисной инфраструктуры (мотели и кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания автомобилей, охраняемые стоянки автомобилей, объекты информационного обеспечения);

в сфере воздушного транспорта:

строительство и реконструкция объектов в аэропортах Московского авиационного узла (Домодедово, Внуково, Шереметьево, Быково), Воронеж, Липецк, Брянск, Калуга, Курск, Тамбов;

создание Московского укрупненного центра организации воздушного движения;

в сфере внутреннего водного транспорта:

реконструкция канала имени Москвы, Москворецкой и Окской шлюзованных систем.

В Московском транспортном узле предусматривается:

реконструкция участков автомобильных дорог, входящих в систему международных транспортных коридоров;

строительство участков платных автомобильных дорог на концессионной основе;

преобразование радиально-кольцевой структуры автодорожной сети Московской области в сетевую структуру с созданием хордовых автодорог, обеспечивающих разгрузку Московской кольцевой автомобильной дороги и головных участков радиальных автодорог;

строительство новых вводов в г. Москву радиальных автодорог;

поэтапное формирование 4-го транспортного кольца в г. Москве, которое в перспективе обеспечит связь между радиальными вводами федеральных автомобильных дорог;

реализация мероприятий, направленных на повышение безопасности движения, включая строительство пешеходных переходов и транспортных развязок на разных уровнях, устройство освещения дорог, замена железнодорожных переездов пересечениями на разных уровнях.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Центральном федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство глубокого обхода Московского транспортного узла;

электрификация участков Галич — Кострома, Будогощь — Ярославль, Сонково — Дно — Печоры — Псковские, Оредеж;

организация скоростного движения на линиях Москва — Смоленск — Красное, Москва — Курск, Москва — Калуга — Брянск (Суземка), Москва — Ярославль, Москва — Рязань — Мичуринск — Саратов;

укладка дополнительных главных путей на участках Мга — Сонково — Ярославль, Рыбное — Узуново;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

завершение строительства скоростной платной магистрали Москва — Санкт-Петербург;

строительство и реконструкция на территории округа участков автодорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Центр — Урал (Москва — Саранск — Ульяновск — Екатеринбург), Псков — Смоленск, Калуга — Тверь — Владимир — Рязань — Тула;

строительство автомагистралей и скоростных дорог по направлениям Москва — Смоленск — граница с Республикой Белоруссия, Москва — Ярославль — Вологда, Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Челябинск — граница с Республикой Казахстан с ответвлением Челябинск — Екатеринбург, Москва — Тамбов — Волгоград — Астрахань, Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск, Москва — Тула — Орел — Курск — Белгород — граница с Украиной (с использованием механизмов государственно-частного партнерства);

в сфере воздушного транспорта:

дальнейшее развитие аэропортов Московского узла, аэропортов гг. Ярославля, Иваново, Костромы, Смоленска, Белгорода, Орла;

развитие аэропортов местного значения, а также для малой авиации;

в сфере внутреннего водного транспорта:

модернизация Южного порта в г. Москве, порта в г. Ярославле, строительство порта в г. Дмитрове с созданием транспортно-логистических комплексов;

развитие портовых перегрузочных комплексов в опорных воднотранспортных пунктах — гг. Твери, Рязани, Касимове, Коломне, Серпухове, Муроме;

реконструкция Северного речного вокзала в г. Москве и пассажирского вокзала Ярославского порта, а также создание благоустроенной береговой инфраструктуры в местах проведения экскурсий и отдыха туристов в портах Кимры, Углич, Кострома и других.

В Южном федеральном округе транспорт является одной из важнейших отраслей экономики и его развитие осуществляется в целях решения следующих основных задач:

развитие транспортной системы регионов округа, особенно Чеченской Республики и других республик Северного Кавказа, для повышения темпов их социально-экономического прогресса и увеличения объемов межрегиональных связей;

транспортное обеспечение растущих объемов внешней торговли страны и международного транзита. Это прежде всего связано с развитием морских и наземных коммуникаций евро-азиатского транспортного направления Север—Юг, увеличением переработки внешнеторговых грузов в российских морских портах Черного и Азовского морей, активизацией международного сотрудничества в рамках ЕврАзЭС и Организации Черноморского экономического сотрудничества;

развитие рекреационных возможностей региона и подготовка к проведению в 2014 году в г. Сочи XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр.

Приоритетными направлениями развития транспорта в Южном федеральном округе являются создание скоростных железнодорожных и автодорожных направлений, повышение пропускной способности всех видов транспорта, включая усиление подходов к морским портам, строительство новых железных и автомобильных дорог и воднотранспортных межбассейновых соединений, а также комплексное развитие крупнейшего Новороссийского транспортного узла и формирующейся агломерации Ростов-на-Дону — Аксай — Батайск — Новочеркасск, создание на территории округа транспортно-логистической инфраструктуры, увеличение мощностей всех морских портов с ростом их грузооборота к 2030 году в 1,9 раза, развитие перевозок пассажиров морским и речным транспортом. Предусматривается развитие аэропорта в г. Ростове-на-Дону в качестве хаба, а также крупных аэропортов в гг. Краснодаре, Волгограде, Минеральные Воды. Для развития местных воздушных перевозок будут развиваться аэропорты центров субъектов Российской Федерации, местные связующие и курортные аэропорты.

До 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Южном федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

формирование скоростной пассажирской линии Центр — Юг (Москва — Адлер) со строительством новой линии Прохоровка — Журавка — Чертково — Батайск;

комплексная реконструкция участка имени М. Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла;

электрификация участков Трубная — Аксарайская, Юровский — Темрюк — Кавказ, Тамань, разъезд 9-й км — Юровский — Анапа;

реконструкция Большого и Малого новороссийских тоннелей;

реконструкция тоннелей на участках Кривенковская — Белореченская и Туапсе — Адлер;

реконструкция мостов через р. Волгу на участке Аксарайская — Астрахань;

строительство дополнительных главных путей на участках Туапсе — Сочи — Адлер, Энем — Кривенковская, Тимашевская — Крымская, Котельниково — Тихорецкая, Тихорецкая — Кореновск, Энем — Крымская, Юровский — Гостагаевский, Крымская — Юровский — Вышестеблиевская, Ахтуба — Трубная, Волгоград — Котельниково;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство участков автомобильной дороги М-27 (Джубга — Сочи), 3-й очереди обхода г. Сочи, автомобильной дороги Адлер — Красная Поляна, а также дублера Курортного проспекта и транспортных развязок на его пересечении с улично-дорожной сетью города;

строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог М-4 «Дон» (Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону — Краснодар — Новороссийск), М-6 «Каспий» (Москва — Тамбов — Волгоград — Астрахань), М-21 (Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной), М-23 (Ростов-на-Дону — Таганрог — граница с Украиной), М-29 «Кавказ» (Краснодар — Грозный — Махачкала — граница с Азербайджанской Республикой), А-155 (Черкесск — Домбай), автодорог Алагир — Нижний Зарамаг — граница с Грузией и Астрахань — Махачкала;

реконструкция автодорожных подходов к государственной границе с Украиной, подъезда к морскому порту Кавказ, проектирование моста через Керченский пролив;

строительство автомобильной дороги Краснодар — Абинск — Кабардинка на концессионной основе;

в сфере воздушного транспорта:

строительство и реконструкция объектов в аэропортах Волгоград, Сочи, Анапа, Минеральные Воды, Астрахань, Ростов-на-Дону, Краснодар,

Махачкала, Нальчик, Элиста, Ставрополь, Владикавказ, Майкоп, Магас и Грозный;

создание Ростовского укрупненного центра организации воздушного движения;

в сфере морского транспорта:

строительство терминалов по перевалке мазута, зерна, контейнеров, глиноземов, сухих минеральных удобрений и лесных грузов Новороссийского транспортного узла;

реконструкция объектов федеральной собственности морского порта Таганрог, включая подходный канал;

развитие объектов инфраструктуры порта Кавказ;

строительство и реконструкция объектов инфраструктуры порта Темрюк;

создание сухогрузного района порта Тамань, включая строительство комплексов универсального назначения, для перевалки угля, контейнеров и паромного сообщения;

реконструкция порта Сочи, включая реконструкцию и строительство 15 морских пассажирских терминалов в морском порту Сочи с созданием береговой инфраструктуры для восстановления местных пассажирских морских линий, строительство грузового района порта Сочи с береговой инфраструктурой в устье р. Псоу и объектов инфраструктуры в устье р. Мзымта;

строительство портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов;

строительство портового железнодорожного сортировочного парка порта Махачкала;

строительство объектов федеральной собственности морского порта Оля, включая строительство первой очереди второго грузового района;

реконструкция и строительство объектов государственной собственности порта Астрахань;

в сфере внутреннего водного транспорта:

реконструкция гидроузлов Волго-Донского канала, Волгоградского и Николаевского гидроузлов, плотины Кочетовского гидроузла, Северско-Донецкой и Манычской шлюзованных систем, устранение отдельных лимитирующих участков внутренних водных путей Азово-Донского и Волжского бассейнов.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Южном федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

восстановление железнодорожной инфраструктуры в Чеченской Республике;

организация интермодального сообщения аэропорт Минеральные Воды — Минеральные Воды — Кисловодск, с реконструкцией железнодорожных линий;

строительство новой линии Кривенковская — Адлер;

организация скоростного движения Ростов — Краснодар, Ростов — Минеральные Воды, Краснодар — Минеральные Воды, Саратов — Волгоград;

строительство стратегической линии Коммунистическая — Кочевая;

строительство социально значимой линии Волгоград — Элиста,

строительство грузообразующей линии Солдатская — Тырныауз;

создание второго подхода к Новороссийскому порту;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство автомагистралей и скоростных автомобильных дорог с использованием механизмов государственно-частного партнерства по направлениям Москва — Тамбов — Волгоград — Астрахань, Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск, Москва — Тула — Орел — Курск — Белгород — граница с Украиной;

строительство моста через Керченский пролив;

строительство и реконструкция автомобильных дорог, формирующих кольцевой маршрут вокруг Черного моря на территории Российской Федерации;

включение в сеть автомобильных дорог федерального значения дороги, обеспечивающей подъезд от федеральной сети автомобильных дорог к морскому порту Оля;

комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах — гг. Ростове-на-Дону и Новороссийске;

в сфере воздушного транспорта:

дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения Ейск, Таганрог, Кизляр и других;

в сфере морского транспорта:

дальнейшее развитие портов Новороссийск, Сочи, Туапсе, Таганрог, Ростов-на-Дону, Азов, Ейск, Темрюк, Кавказ, Оля, Махачкала и Тамань;

в сфере внутреннего водного транспорта:

строительство новых причалов и терминалов в г. Волгограде и других речных портах;

развитие воднотранспортного соединения между Азово-Черноморским и Каспийским бассейнами.

Развитие транспорта в Приволжском федеральном округе будет определяться, с одной стороны, развитием его экономики — реализацией промышленного и сельскохозяйственного потенциала регионов, ростом потребительского сектора, с другой стороны, повышением значения транспортной системы округа для осуществления перевозок в межрегиональном, внешнеторговом и транзитном сообщениях.

Выгодное транспортно-географическое положение округа на пересечении 2 евро-азиатских транспортных направлений Север — Юг и Восток — Запад оказывает исключительно благоприятное влияние на формирование его производственного комплекса и торговли.

Приоритетными направлениями развития транспорта в Приволжском федеральном округе являются создание скоростных железнодорожных направлений, повышение пропускной способности основных магистральных направлений транспортной сети, включая железнодорожную инфраструктуру, автомобильные дороги федерального и регионального значения, внутренние водные пути, а также создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, развитие авиатранспортной инфраструктуры с формированием хабов международных и внутренних магистральных перевозок на базе аэропортов гг. Самары и Уфы и строительство метрополитена в г. Уфе.

До 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Приволжском федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

организация скоростного движения на линии Москва — Нижний Новгород;

строительство обхода Саратовского железнодорожного узла;

электрификация участков Сызрань — Сенная, Кинель — Оренбург и Ртищево — Кочетовка;

реконструкция мостового перехода через р. Волгу на участке Ульяновск — Акбаш, а также моста на участке Сызрань — Безенчук;

строительство технологической линии Яйва — Соликамск;

строительство дополнительных главных путей на участках Чишмы — Ульяновск, Лянгасово — Котельнич, Дема — Чишмы и Калино — Левшино;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог М-5 «Урал» (Москва — Рязань — Пенза — Самара — Уфа — Челябинск), М-7 «Волга» (Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Уфа);

реконструкция автомобильных дорог М-32 (Самара — Большая Черниговка — граница с Республикой Казахстан), 1Р 242 (Пермь — Екатеринбург), 1Р 158 (Нижний Новгород — Арзамас — Саранск);

проектирование новой автомобильной дороги федерального значения по маршруту Москва — Саранск — Ульяновск — Екатеринбург;

в сфере воздушного транспорта:

развитие аэропортов гг. Самары, Нижний Новгород, Уфы, Перми, Пензы, Саратова, Казани, Оренбурга, Ульяновска, Ижевска, Кирова, Орска, Саранска и Нижнекамска;

создание Самарского укрупненного центра организации воздушного движения;

в сфере внутреннего водного транспорта:

строительство низконапорного гидроузла на р. Волге в Нижегородской области;

реконструкция элементов Городецкого, Чебоксарского, Самарского и Саратовского гидроузлов на р. Волге, Чайковского, Пермского и Нижне-Камского гидроузлов на р. Каме, Павловского гидроузла на р. Белой.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

организация скоростного движения на линиях Москва — Рязань — Мичуринск — Саратов, Самара — Саранск, Самара — Пенза, Самара — Саратов и Саратов — Волгоград;

строительство обхода Пермского железнодорожного узла;

электрификация участков Кандры — Инза и Ульяновск — Сызрань;

реконструкция моста через р. Каму в Пермском узле;

строительство вторых мостовых переходов через р. Волгу на участках Ульяновск — Димитровград, Анисовка — Саратов и третьего мостового перехода на участке Кинель — Сызрань;

создание альтернативного транспортного направления с Урала в порты Белого и Баренцева морей (Сыктывкар — Пермь (Соликамск));

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство и реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Центр — Урал (Москва — Саранск — Ульяновск — Екатеринбург), Европа — Западный Китай (Санкт-Петербург — Вологда — Йошкар-Ола — Казань — Оренбург — граница с Республикой Казахстан), а также автодороги Казань — Пермь;

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Нижний Новгород — Казань — Челябинск — граница с Республикой Казахстан с ответвлением Челябинск — Екатеринбург;

комплексная модернизация и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах — гг. Нижний Новгород, Казани и Перми;

в сфере воздушного транспорта:

дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения Чебоксары, Бугульма, Балаково, Бугуруслан и других;

в сфере внутреннего водного транспорта:

строительство новых причалов и терминалов в речных портах Нижний Новгород, Самара, Тольятти, Казань, Ульяновск, Пермь, модернизация портов Сарапул, Камбарка, Березники и Левшино;

реконструкция пассажирской инфраструктуры.

В Уральском федеральном округе транспортная система призвана обеспечить развитие старейшего в России индустриального региона, а также освоение перспективных месторождений полезных ископаемых. Основные

широтные коммуникации этого округа входят в состав евро-азиатского транспортного направления Восток — Запад.

Приоритетными направлениями развития транспорта в Уральском федеральном округе являются строительство новых грузообразующих и технологических железнодорожных линий, главным образом в рамках реализации проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный», организация скоростного железнодорожного сообщения между гг. Екатеринбургом и Челябинском, увеличение пропускной способности магистральной сети железных и автомобильных дорог, развитие транспортных коммуникаций в направлении Республики Казахстан и Китая, создание современной системы транспортно-экспедиционного и логистического обслуживания в пунктах взаимодействия различных видов транспорта, прежде всего в крупнейших транспортных узлах — гг. Екатеринбурге и Челябинске, формирование на базе аэропорта г. Екатеринбурга хаба для международных и внутренних магистральных воздушных перевозок и развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок в Ямало-Ненецком автономном округе и Ханты-Мансийском автономном округе — Югре, а также строительство метрополитена в г. Челябинске. Рост добычи полезных ископаемых в Ямало-Ненецом автономном округе будет стимулировать использование Северного морского пути.

До 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство грузообразующей линии Полуночное — Обская;

строительство технологических линий Салехард — Надым и Паюта — Бованенково;

строительство дополнительных главных путей на участках Челябинск — Нижняя — Каменск-Уральский, Тобольск — Сургут, Сургут — Ульт-Ягун и Калино — Левшино;

реконструкция мостового перехода через р. Туру на участке Егоршино — Тавда;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-5 «Урал» (Москва — Рязань — Пенза — Самара — Уфа — Челябинск), М-36 (Челябинск — Троицк — граница с Республикой Казахстан), М-51, М-53, М-55 «Байкал» (Челябинск — Курган — Омск — Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск — Улан-Удэ — Чита);

реконструкция участков автомобильных дорог 1Р 242 (Пермь — Екатеринбург), 1Р 351 (Екатеринбург — Тюмень), 1Р 402 (Тюмень — Ялуторовск — Ишим — Омск);

в сфере воздушного транспорта:

развитие аэропортов Екатеринбург, Челябинск, Нижневартовск, Магнитогорск, Ханты-Мансийск, Сургут, Тюмень, Новый Уренгой, Урай, Надым, Когалым, Ноябрьск, Ямбург, Салехард и Нефтеюганск;

создание Екатеринбургского и Тюменского укрупненных центров организации воздушного движения;

в сфере морского транспорта — развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

в сфере внутреннего водного транспорта:

создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта в речных портах Ханты-Мансийск, Салехард, Тюмень, Тобольск и Сургут;

реконструкция инфраструктуры пассажирских объектов.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство стратегической линии Коновалово — Называевская;

организация скоростного движения на линии Екатеринбург — Челябинск;

строительство грузообразующих линий Русское — Заполярная, Муслюмово — Теченская;

строительство вторых мостовых переходов через реки Обь, Большой Салым и Демьянка на линии Тобольск — Сургут;

строительство социально значимой линии Ханты-Мансийск — Салым;

строительство технологических линий Воркута — Усть-Кара, Бованенково — Харасавэй, Паюта — Новый Порт, Коротчаево — Русское — Игарка;

строительство дополнительных главных путей на участках северного обхода Свердловского узла (Богданович — Алапаевск — Смычка, Азиатская — Чусовская — Левшино и Путевка — Богданович);

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

реконструкция на территории Уральского федерального округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Центр — Урал (Москва — Саранск — Ульяновск — Екатеринбург), Северо-Запад — Сибирь (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар — Пермь — Ханты-Мансийск — Томск), а также автомобильной дороги Тюмень — Салехард;

строительство новой автомобильной дороги Салехард — Новый Уренгой — Сургут;

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог, формирующих автодорожный маршрут Москва — Нижний Новгород — Казань — Челябинск — граница с Республикой Казахстан с ответвлением Челябинск — Екатеринбург;

комплексная модернизация и развитие дорожной сети Екатеринбургского транспортного узла;

в сфере воздушного транспорта:

дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения Курган, Березово, Тобольск, Кондинск, Нягань, Тарко-Сале, Харасавэй и других;

в сфере морского транспорта — развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

в сфере внутреннего водного транспорта — создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта в портах Уренгой, Надым, Сергино, Нижневартовск и Нефтеюганск.

В Сибирском федеральном округе задачи развития транспортной системы значительно отличаются в зависимости от региона и его специализации, уровня экономического и социального развития, а также от географических характеристик.

Приоритетными направлениями развития транспорта в южных районах Сибири, где в наибольшей степени развито промышленное и сельскохозяйственное производство, являются дальнейшее развитие железнодорожных и автодорожных коммуникаций в полосе евро-азиатского транспортного направления Восток — Запад, включая Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и новых железнодорожных линий для освоения близлежащих месторождений полезных ископаемых, строительство новых автомобильных дорог к населенным пунктам, реконструкция автодорог на подходах к государственной границе в южной части региона для обеспечения прямых выходов на Китай, ускоренное развитие транспортно-логистических центров, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок в связи с повышением мобильности населения и развитием рекреационного потенциала регионов, создание на базе крупнейших аэропортов в гг. Новосибирске и Красноярске хабов для перево-

зок по международным и внутренним воздушным линиям, строительство метрополитенов в гг. Омске и Красноярске.

Приоритетными направлениями развития транспорта в северных районах Сибири являются строительство и развитие меридиональных и широтных опорных железнодорожных и автодорожных направлений, а также совершенствование коммуникаций Северного морского пути. Для прибрежных и островных арктических районов Сибири морской транспорт останется безальтернативным видом транспорта. Сохранится его роль в вывозе продукции Норильского горно-металлургического комбината, леса из порта г. Игарки на экспорт. Наряду с аэропортами крупных промышленных центров предусматривается развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок в Республике Бурятия и Республике Тыва, Красноярском крае, Томской и Иркутской областях.

До 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Сибирском федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство обхода Читинского железнодорожного узла;

строительство обхода Омского узла (Татарская — Называевская);

строительство второго мостового перехода через р. Обь на участке Рямы — Камень-на-Оби и реконструкция тоннелей Первого Джебского, Крольского и Манского на участке Саянская — Кошурниково;

реконструкция Кипарисовского, Облучьинского, Владивостокского, Лагар-Аульского тоннелей на Транссибирской железнодорожной магистрали;

электрификация участков Улан-Удэ — Наушки, Борзя — Забайкальск и Карасук (Осолодино) — Татарская — Называевская — Коновалово;

строительство социально значимой линии Бийск — Горно-Алтайск;

строительство грузообразующих линий Кызыл — Курагино и Нарын — Лугокан;

начало строительства Северо-Сибирской магистрали (Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск), в том числе участок Ельчимо — Чадобец;

строительство технологических линий Карабула — Ельчимо и Коновалово — Называевская;

строительство дополнительных главных путей на участках Томусинская — Ерунаково, Рямы — Камень-на-Оби, Карасук — Татарская, Саянская — Кошурниково, Карымская — Забайкальск, а также на участках Байкало-Амурской магистрали;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-51, М-53, М-55 «Байкал» (Челябинск — Курган — Омск — Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск — Улан-Удэ — Чита), М-54 «Енисей» (Красноярск — Абакан — Кызыл — граница с Монголией), «Вилюй» от автомобильной дороги М-53 «Байкал» (Братск — Усть-Кут — Мирный — Якутск);

реконструкция участков автомобильных дорог 1Р 402 (Тюмень — Ялуторовск — Ишим — Омск), М-52 «Чуйский тракт» (Новосибирск — Бийск — граница с Монголией);

реконструкция автодорожных подходов к государственной границе с Монголией и Республикой Казахстан;

в сфере воздушного транспорта:

развитие аэропортов Новосибирск, Красноярск, Омск, Барнаул, Кемерово, Новокузнецк, Братск, Томск, Иркутск, Абакан, Кызыл, Улан-Удэ, Чита, Горно-Алтайск, Норильск, Новокузнецк, Братск, Тура, Туруханск, Таштагол, Бийск, Кош-Агач, Усть-Кокса, Бодайбо, Усть-Кут, Киренск, Диксон, Игарка, Шушенское и Енисейск;

создание Новосибирского, Красноярского и Иркутского укрупненных центров организации воздушного движения;

в сфере морского транспорта — развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

в сфере внутреннего водного транспорта:

поддержание габаритов судового хода на эксплуатируемых участках рек Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов и в верховьях р. Лены, а также реконструкция Красноярского судоподъемника.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Сибирском федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство обходов Иркутского и Новосибирского железнодорожных узлов;

модернизация участка Улан-Удэ — Наушки;

организации скоростного движения на линиях Новосибирск — Омск, Новосибирск — Томск, Новосибирск — Кемерово, Новосибирск — Барнаул и Новосибирск — Новокузнецк;

создание Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту Нижневартовск — Белый Яр — Усть-Илимск;

строительство грузообразующих линий Новая Чара — Ансатская, Новая Чара — Чина, Лена — Непа — Ленск, Приаргунск — Березовское, Чадобец — Чадобецкий горно-обогатительный комбинат и Чадобец — Кода;

строительство технологических линий Русское — Игарка — Норильск, Мозгон — Новый Уоян и Карабула — Ельчимо;

строительство дополнительных главных путей на участках Тайшет — Саянская, Саянская — Кошурниково, а также на участках Байкало-Амурской магистрали;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

реконструкция на территории Сибирского федерального округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлении Северо-Запад — Сибирь (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар — Пермь — Ханты-Мансийск — Томск);

реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Казань — Пермь, Абакан — Горно-Алтайск — Барнаул;

в сфере воздушного транспорта — дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения Чара, Хатанга, Норильск, Ачинск, Дудинка, Усть-Илимск, Колпашево, Североенисейск и других;

в сфере морского транспорта — развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

в сфере внутреннего водного транспорта — создание на базе речных портов гг. Новосибирска, Иркутска, Томска, Омска, Барнаула, Кемерово, Бийска, Красноярска и Осетрово мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения.

В Дальневосточном федеральном округе главной задачей в области транспорта является крупномасштабное развитие транспортной инфраструктуры в целях обеспечения социально-экономического прогресса регионов округа, повышения транспортной сбалансированности регионов этого округа между собой и с остальной территорией страны, реализации благоприятных возможностей для развития международных торговых и социальных связей прежде всего со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В этих условиях в большинстве регионов Дальневосточного федерального округа на первый план выдвигаются задачи транспортного обеспечения освоения месторождений полезных ископаемых, в том числе на континентальном шельфе, поддержания жизнедеятельности в удаленных и труднодоступных районах, а также обеспечения доступности транспортных услуг для населения. В южных районах этого округа главной задачей в сфере развития транспорт-

ной системы является повышение качества и доступности ее услуг для населения и хозяйствующих субъектов.

Приоритетными направлениями развития транспорта в Дальневосточном федеральном округе являются завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети путем усиления Транссибирской магистрали, завершения строительства Байкало-Амурской магистрали, Амурско-Якутской магистрали и соединительных линий, строительства новых железнодорожных линий, развитие перевозок по международным транспортным коридорам («Транссиб», «Приморье-1», «Приморье-2»), продолжение формирования опорной магистральной сети автомобильных дорог, развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов и портов на острове Сахалин с увеличением их суммарного грузооборота к 2030 году в 3,1 раза преимущественно за счет роста экспорта нефтегрузов, развитие международных пограничных переходов, систем транспортно-логистического обслуживания, развитие Якутского речного порта в качестве базового для обеспечения северного завоза в Республике Саха (Якутия), интенсивное развитие сети аэропортов, в том числе инфраструктуры для обеспечения региональных авиаперевозок в Республике Саха (Якутия), Чукотском автономном округе, Камчатском и Хабаровском краях, а также в Магаданской и Сахалинской областях.

До 2015 года основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в Дальневосточном федеральном округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство стратегической линии Беркакит — Томмот — Якутск;

строительство совмещенного мостового перехода через р. Лену в районе г. Якутска;

строительство технологической линии Известковая — Чегдомын;

строительство дополнительных главных путей на участках Байкало-Амурской магистрали Комсомольск — Волочаевка и Хабаровск — Волочаевка;

реконструкция тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска;

строительство обхода Кузнецовского тоннеля Ленинск — Госграница с мостовым переходом и реконструкцией участка Биробиджан — Ленинск;

реконструкция мостов через реки Зея, Бурея и моста на участке Угловая — Находка;

создание логистических центров в пунктах стыка линий с разной шириной колеи и в морских портах Дальнего Востока для обеспечения торговли России с Японией, Республикой Корея и другими странами Азиатско-Тихоокеанского региона, а также для евро-азиатских связей;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог М-60 «Уссури» (Хабаровск — Владивосток), М-56 «Лена» (Невер — Якутск), «Вилюй» от автомобильной дороги М-53 «Байкал» (Братск — Усть-Кут — Мирный — Якутск);

реконструкция автомобильной дороги А-165 (Улан-Удэ — Кяхта — граница с Монголией);

строительство автомобильной дороги «Колыма» (Якутск — Магадан);

строительство и реконструкция автодорожных подходов к г. Благовещенску от автомобильной дороги «Амур», к аэропорту г. Анадыря и к аэропорту г. Петропавловска-Камчатского;

в сфере воздушного транспорта:

развитие аэропортов гг. Хабаровска, Благовещенска, Владивостока, Южно-Сахалинска, Магадана, Якутска, Комсомольска-на-Амуре, Певека, Тынды, Охи, Магана, Удачного и Жиганска, поселков Усть-Нера, Мыс Шмидта, Зональное, Марково и Провидения, а также с. Лаврентия;

создание Якутского, Хабаровского и Магаданского укрупненных центров организации воздушного движения;

в сфере морского транспорта:

модернизация и строительство портовых терминалов в транспортном узле Восточный — Находка;

строительство и реконструкция объектов инфраструктуры в порту Ванино и в бухте Мучка;

реконструкция и строительство терминалов, обеспечивающих работу трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан и разработку шельфовых месторождений;

реконструкция объектов федеральной собственности в порту Петропавловск-Камчатский с усилением их сейсмоустойчивости;

реконструкция и строительство объектов государственной собственности в портах Холмск, Магадан, Анадырь, Ванино, Находка, портопунктов Камчатского края и Сахалинской области;

развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

реконструкция и строительство объектов государственной собственности рыбохозяйственного комплекса в морских портах Невельск, Петропавловск-Камчатский, Магадан и Находка;

в сфере внутреннего водного транспорта — комплексная реконструкция гидротехнических сооружений и внутренних водных путей Амурского и Ленского бассейнов.

В 2016—2030 годах основными направлениями развития транспортной инфраструктуры в округе станут:

в сфере железнодорожного транспорта:

строительство стратегических линий Якутск (Нижний Бестях) — Мома — Магадан, Селихин — Сергеевка и Суклай — Самарга;

строительство грузообразующих линий Лена — Непа — Ленск, Шимановская — Гарь — Февральск, Якутск — Кангалассы, Мегино — Алдан — Джебарики-Хая, Улак — Эльга, Хани — Олекминск и Ильинск — Углегорск;

строительство технологических линий Новочугуевка — бухта Ольга, Рудная Пристань, Углегорск — Смирных;

строительство социально значимых линий Тыгда — Зея и Селихин — Ныш;

строительство дополнительных главных путей на участках Байкало-Амурской магистрали;

модернизация участка Уссурийск — Гродеково;

строительство второго мостового перехода у г. Благовещенска на участке Белогорск — Благовещенск;

организация скоростного движения на линиях Уссурийск — Владивосток и Владивосток — Хабаровск;

в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства:

реконструкция на территории округа участков автомобильных дорог, включаемых в сеть дорог федерального значения, на направлениях Хабаровск — Николаевск-на-Амуре с подъездом к Комсомольску-на-Амуре, Южно-Сахалинск — Тымовское — Оха — порт Москальво, подъезд от федеральной сети России к морским портам Владивосток, Ванино, Восточный;

модернизация существующих и строительство новых дорог «Колыма», «Лена» и «Вилюй» в районах Севера и нового освоения;

продление автомобильной дороги «Колыма» до порта Анадырь и строительство ответвления трассы на Камчатку, строительство нового участка Соболево — Петропавловск-Камчатский и реконструкция автомобильной дороги Усть-Камчатск — Петропавловск-Камчатский;

комплексная модернизация и развитие дорожной сети во Владивостокском транспортном узле;

в сфере воздушного транспорта:

дальнейшее развитие наиболее крупных аэропортов и аэропортов местного значения Охотск, Нерюнгри, Южно-Курильск, Зея, Советская Гавань, Николаевск-на-Амуре и других;

в сфере морского транспорта:

развитие портов Владивосток, Посьет, Восточный, Ванино, Петропавловск-Камчатский, Находка, Холмск, Магадан и других;

развитие Северного морского пути и инфраструктуры арктических портов;

в сфере внутреннего водного транспорта:

развитие Якутского порта как базового для организации северного завоза грузов и перевозок пассажиров;

развитие и техническое перевооружение портов Хабаровск, Благовещенск и Поярково с созданием терминальных комплексов и логистических центров;

развитие портов Покровка, Зея, Свободный, Осетрово, Олекминск, Ленск и Белогорск;

строительство устьевых перегрузочных комплексов в районе устьев рек Лены, Яны, Индигирки и Колымы.

VI. МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

Механизмы реализации Транспортной стратегии включают:

совершенствование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей Транспортной стратегии;

создание эффективной системы управления реализацией Транспортной стратегии;

опережающее инновационное развитие научной, технической и технологической базы транспортного комплекса на основе передовых мировых достижений и технологий;

развитие обеспечения отрасли трудовыми ресурсами;

федеральные и региональные целевые программы.

1. Совершенствование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей Транспортной стратегии

Основными задачами в сфере совершенствования нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей Транспортной стратегии, являются:

повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, включая совершенствование нормативно-правовой базы и введение методов государственного регулирования, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли, а также совершенствование экономических и финансовых механизмов, включая государственно-частное партнерство, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли;

формирование нормативно-правовой базы конкурентного рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития рынка транспортных услуг, разработку нормативно-правового механизма, обеспечивающего выполнение контрактных обязательств по объему и качеству транспортных услуг, разработку и совершенствование методов и механизмов государственного регулирования и мотивации развития структур транспортной деятельности в целях обеспечения качества транспортных услуг, в том числе мотивирование создания и развития национальных и интернациональных транспортных компаний, способных обеспечить инновационное развитие и повышение качества и конкурентоспособности транспортных услуг, создание нормативной базы, регулирующей коммерческий допуск к транспортной деятельности в области

грузовых перевозок, а также содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе;

государственное регулирование уровня удельных транспортных издержек в цене продукции, включая разработку и ввод в действие методов государственного регулирования, стимулирующих снижение совокупных удельных транспортных издержек, а также разработку и внедрение механизмов государственного мониторинга совокупных удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;

внутрироссийская и международная гармонизация нормативно-правового обеспечения транспортной системы;

формирование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования, направленных на обеспечение:

гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения, включая разработку и внедрение минимальных социальных транспортных стандартов в отношении возможности перемещения населения по территории страны (модель коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующий подвижной состав, покупательская способность, ценовая доступность, стандарт по периодичности транспортного обслуживания для каждого населенного пункта), а также разработку нормативной базы, регулирующей коммерческий допуск к транспортной деятельности в области пассажирских перевозок;

интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны, включая разработку методов нормативно-правового регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в экспортно-импортных перевозках российских грузов, а также в перевозках грузов между третьими странами, интеграцию в мировую систему нормативного обеспечения транспортной деятельности, стандартов и технических регламентов, а также совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

безопасности и устойчивости транспортной системы, включая совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на обеспечение безопасности в транспортной отрасли и развитие транспортной системы с учетом требований по обеспечению военной безопасности Российской Федерации, а также совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вредное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье человека, в том числе в части определения условий допуска компаний к транспортной деятельности.

Государство является одним из основных участников рынка транспортных услуг, выступая в качестве акционера или собственника действующих в отрасли организаций. Системная роль государства в вопросах управления и распоряжения принадлежащей ему собственностью в транспортном комплексе состоит в повышении эффективности всех аспектов управления государственной собственностью в сфере транспорта, а также в создании условий, обеспечивающих деятельность и правоотношения участников гражданского оборота имущества транспорта с учетом целей и задач Транспортной стратегии и государственной политики в области имущественных отношений.

Основными направлениями совершенствования управления государственной собственностью на транспорте являются:

совершенствование норм законодательства Российской Федерации, регулирующих вопросы оформления прав собственности на государственное имущество транспортной отрасли, а также вопросы пользования земельными участками организациями транспортного комплекса (в том числе совершенствование нормативно-правового регулирования процедур резервирования и изъятия земельных участков для федеральных нужд);

совершенствование законодательства Российской Федерации, регулирующего вопросы долевой собственности на имущество транспортной отрасли;

совершенствование законодательства Российской Федерации, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности на транспорте;

совершенствование форм и способов передачи государственного имущества в пользование юридическим и физическим лицам;

совершенствование норм законодательства Российской Федерации в целях недопущения несостоятельности системообразующих организаций транспортной отрасли;

проведение приватизации имущества транспортной отрасли с учетом целей и задач Транспортной стратегии;

внедрение современных информационных технологий для решения задач учета федерального имущества и показателей эффективности его использования;

совершенствование системы профессиональной подготовки и квалификации руководителей государственных унитарных предприятий и государственных учреждений;

совершенствование порядка взаимодействия органов власти в области управления государственным имуществом.

Государственное регулирование развития и функционирования транспортной системы России должно обеспечивать достижение целей Транспортной стратегии.

Государственному регулированию подлежат:

развитие и техническое совершенствование федеральной и региональной транспортной инфраструктуры;

институциональные преобразования на транспорте;

вопросы технологической, транспортной и экологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

формирование и функционирование рынка транспортных услуг;

обеспечение мобилизационной готовности транспорта;

международная деятельность транспортных предприятий и структур;

социальная сфера и трудовые отношения на транспорте.

Государственное регулирование транспортных услуг должно быть направлено на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций России на внутреннем и международном рынках, на обеспечение потребителей высококачественными конкурентоспособными транспортными услугами, а также на введение законодательных норм прямого действия и механизмов, гарантирующих выполнение предприятиями транспорта качественных показателей.

В сфере железнодорожного транспорта для реализации Транспортной стратегии предусматривается:

разработка долгосрочных целевых программ с определением сроков и источников финансирования мероприятий по развитию железнодорожного транспорта;

реализация механизма государственного участия в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года;

совершенствование системы государственного регулирования железнодорожной отрасли и цен (тарифов) на регулируемые виды продукции и услуг, дерегулирование конкурентных секторов с учетом степени развития конкуренции с целью защиты интересов потребителей транспортных услуг, повышения эффективности отрасли и создания условий для опережающего инвестиционного развития железнодорожного транспорта;

реализация Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы, включая создание условий для развития

конкуренции в сфере железнодорожных транспортных услуг и роста частных инвестиций в железнодорожную отрасль;

обеспечение правового, информационного и технического взаимодействия железнодорожных систем Российской Федерации и других государств с учетом перспектив присоединения России к Всемирной торговой организации, необходимости интеграции железнодорожного транспорта Российской Федерации в систему международных перевозок и максимально эффективного использования в этих целях его транзитного потенциала;

определение органа (органов) государственной власти, к компетенции которого (которых) относятся функции по руководству мобилизационной подготовкой и гражданской обороной на железнодорожном транспорте, возложению обязанностей по осуществлению отдельных перевозок железнодорожным транспортом и использованию подвижного состава на конкретных владельцев инфраструктур, перевозчиков и операторов в случаях возникновения угрозы в отношении социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях;

снятие ограничений гражданско-правового оборота имущества железнодорожного транспорта, не задействованного в обеспечении обороноспособности и мобилизационной подготовке и предполагаемого к вовлечению в оборот в конкурентных сегментах рынка;

разработка комплекса мероприятий, направленных на обеспечение требуемого уровня безопасности объектов железнодорожного транспорта России;

разработка механизма осуществления социально значимых, воинских и специальных перевозок в мирное время и особые периоды, выполнения мобилизационных планов, содержания мобилизационного резерва, проведения мероприятий по мобилизационной подготовке на железнодорожном транспорте и повышению ответственности участников рынка железнодорожных транспортных услуг за невыполнение требований мобилизационных и оборонных задач;

разработка корпоративных стратегий развития организаций железнодорожного транспорта в соответствии с Транспортной стратегией.

В рамках реализации Транспортной стратегии должно быть предусмотрено возможное изменение макроэкономических показателей социально-экономического развития Российской Федерации.

Для формирования четких приоритетов строительства железнодорожных линий и исключения неэффективных решений в рамках подготовки конкретных инвестиционных программ и проектов необходимо обеспечить проведение финансово-экономического и социального анализа.

Конкретный механизм привлечения средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации должен реализовываться в соответствии с законодательством Российской Федерации.

По результатам мониторинга темпов социально-экономического развития страны, отдельных регионов, отраслей промышленности и промышленных зон предусматривается внесение изменений в перечень новых железных дорог Российской Федерации с обеспечением их финансирования в соответствии с указанными принципами.

В области дорожного хозяйства предусматривается поэтапное внедрение принципа платности пользования автомобильными дорогами, включающее:

введение платы за проезд по автомобильным дорогам федерального значения грузовых автомобилей общей массой свыше 12 тонн в целях возмещения вреда, наносимого автодорогам тяжеловесными автомобилями, с учетом гармонизации требований к характеристикам тяжеловесных автомобилей с аналогичными требованиями в государствах Европейского союза;

совершенствование механизмов компенсации вреда, причиняемого автомобильным дорогам транспортными средствами при перевозках тяжеловесных и опасных грузов;

установление тарифов и сборов, а также платы за присоединение объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам.

Собранные средства предполагается направить на поддержание и развитие автодорожной инфраструктуры.

Широкомасштабное привлечение внебюджетных инвестиций в дорожное хозяйство предусматривается за счет:

развития механизма концессий при строительстве платных автомобильных дорог;

выпуска облигационных займов на цели строительства и реконструкции автомобильных дорог, а также использования механизма государственно-частного партнерства;

разработки механизмов привлечения для строительства автомобильных дорог ресурсов организаций, заинтересованных в развитии прилегающих к автомобильным дорогам территорий;

доходов от коммерческого использования специализированными государственными структурами придорожных полос и полосы отвода автомобильных дорог.

Основными принципами формирования государственной политики в области регулирования развития автомобильного транспорта являются:

развитие системы надзора в отношении автомобильного транспорта;

переход от стихийного функционирования рынка автотранспортных услуг к регулированию в соответствии с социальными и экономическими интересами, что должно сводиться к обеспечению сбалансированного допуска к профессиональной (включая коммерческую) деятельности на контрактной заявительной основе, созданию равных условий конкуренции на рынке транспортных услуг, контролю за соблюдением установленных требований и правил, в том числе в рамках передачи части полномочий саморегулируемым организациям, принятию мер по уменьшению негативных последствий функционирования рынка транспортных услуг, в том числе посредством развития системы страхования, а также к обеспечению антитеррористической безопасности.

Основными механизмами реализации Транспортной стратегии в области автомобильного транспорта являются:

механизм допуска на рынок автотранспортных услуг (включая квотирование к использованию автотранспортных средств на территории Российской Федерации);

механизм допуска к профессии и другим видам автотранспортной деятельности;

механизм, стимулирующий модернизацию и обновление парка автотранспортных средств, а также совершенствование его структуры;

механизм создания условий для развития эффективных современных транспортно-логистических технологий и перевозочных систем, поощрения повышения капитализации автотранспортного бизнеса, развития терминальных комплексов и информационного обеспечения перевозок грузов;

механизм, стимулирующий ускорение выведения из эксплуатации и утилизацию старых автомобилей со сверхнормативным сроком службы;

механизм платности пользования дорожной инфраструктурой, позволяющей компенсировать ущерб, связанный с осуществлением автомобильных перевозок.

Для осуществления модернизации и обновления парка автотранспортных средств всех отраслей экономики России необходимы:

разработка государственной политики, направленной на создание рациональной структуры парка грузовых автомобилей;

совершенствование амортизационной политики, направленной на обеспечение формирования собственных источников финансирования обновления транспортных средств;

разработка механизма формирования величины чистой прибыли, необходимой для обеспечения заданного коэффициента обновления транспортных средств;

разработка предложений по использованию альтернативных видов источников энергии для автотранспортных средств;

расширение практики приобретения транспортных средств за счет кредита и лизинга.

Кроме того, необходимо формирование механизмов реализации российскими производителями автомобилей требований Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и (или) использованы на колесных транспортных средствах (г. Женева, 1998 год) и Соглашения о принятии единообразных условий на период технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (г. Вена, 1997 год).

В 2010—2015 годах основными направлениями государственного регулирования в сфере воздушного транспорта будут:

завершение институциональных преобразований, формирования нормативно-правовой базы функционирования воздушного транспорта, гармонизированной с международными правилами;

создание опорной транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, а также проведение гибкой таможенной политики в части оправданного снятия заградительных пошлин на авиационную технику зарубежного производства и запасные части к ней;

обеспечение государством доступности транспортных услуг для населения на основе организации поддержки социально значимых авиационных перевозок в местном и магистральном сообщении из бюджетов всех уровней;

запуск механизма саморазвития отрасли на основе обеспечения предпосылок для достижения инвестиционной привлекательности остро необходимых капиталоемких структурных преобразований, касающихся парка воздушных судов и аэродромной сети.

Мероприятия, предусмотренные для реализации в эти годы, планируется осуществлять в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)».

Государство активно участвует в структурных преобразованиях гражданской авиации путем субсидирования из федерального бюджета социально значимых магистральных пассажирских перевозок и части социально значимых пассажирских перевозок в местном сообщении, предотвращения случаев недобросовестной конкуренции и усиления контроля за деятельностью естественных монополий в сфере воздушного транспорта, а также путем реализации:

подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», включая стимулирование реконструкции и строительства важных объектов инфраструктуры воздушного транспорта, в первую очередь объектов, обеспечивающих безопасность функционирования воздушного транспорта, а также модернизацию и обновление парка транспортных средств;

Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации;

федеральной целевой программы «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009—2015 годы)»;

федеральной целевой программы «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007—2010 годы)»;

федеральной целевой программы «Глобальная навигационная система».

В 2016—2030 годах меры государственного регулирования будут направлены на обеспечение устойчивого развития гражданской авиации, в том числе на:

завершение кардинального обновления парка российских авиакомпаний;

осуществление реконструкции объектов и дооснащения опорной аэродромной сети;

внедрение новых технологий перевозочного процесса;

создание благоприятных условий для привлечения негосударственного капитала с целью строительства и эксплуатации авиатранспортных объектов;

либерализацию рынка и сокращение сфер тарифно-ценового регулирования;

сокращение количества объектов наземной инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности, за счет вовлечения их в гражданский оборот;

обеспечение финансирования содержания и эксплуатации находящихся в государственной собственности объектов, обеспечивающих безопасное функционирование воздушного транспорта;

максимальное снижение негативного воздействия воздушного транспорта на экологию.

Федеральные органы исполнительной власти в сфере транспорта будут принимать участие:

в определении приоритетных для отрасли типоразмеров воздушных судов, а также в реализации федеральной поддержки программ их разработки и производства на конкурсной основе;

в совершенствовании на базе единых организационно-методических принципов системы контроля соответствия производимой и эксплуатируемой авиатехники и оборудования установленным требованиям и в повышении эффективности такого контроля.

Уже в ближайшее время должна быть реализована Государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации, которая в соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации по внедрению системного подхода к управлению безопасностью полетов определяет первоочередные цели и мероприятия с целью повышения безопасности полетов.

При государственном стимулировании технического переоснащения парка транспортных средств на основе современной российской техники перевозчики не должны испытывать каких-либо ограничений в приобретении зарубежных транспортных средств тех типоразмеров, которые не выпускаются в России.

Государственное регулирование деятельности морского и внутреннего водного транспорта направлено на защиту интересов государства и общества при условии сохранения хозяйственной самостоятельности предприятий отрасли. В процессе регулирования органы государственного управления решают следующие задачи:

ускорение экономического развития предприятий морского и внутреннего водного транспорта и повышение их конкурентоспособности на мировом рынке транспортных услуг;

повышение технического и организационного уровня морского и внутреннего водного транспорта на основе последних достижений научно-технического прогресса;

улучшение условий труда плавсостава морских и речных судов и работников береговых предприятий отрасли;

повышение уровня безопасности морской и речной транспортной деятельности, включая безопасность мореплавания и судоходства и охрану окружающей среды;

обеспечение правовой защиты российского морского и речного транспорта в сфере международного судоходства.

Ускорение экономического развития предприятий отрасли и повышение их конкурентоспособности достигается с помощью как прямых инвестиций, так и различных косвенных мер.

Примером прямых инвестиций может служить участие государства в разработке и реализации федеральных целевых программ.

Косвенные меры включают большой комплекс мероприятий, направленных на создание портовых особых экономических зон, организацию эффективной работы Российского международного реестра судов, проведение взвешенной налоговой, таможенной, кредитной политики, а также закрепление части грузовой базы морского транспорта за российскими перевозчиками.

Нормативно-правовая база как основа государственного регулирования транспортной деятельности должна обеспечивать эффективное взаимодействие предприятий транспорта, государственную защиту прав потребителей транспортных услуг, безопасность транспортного процесса и охрану окружающей среды.

Нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность видов транспорта, разрабатываются с учетом их гармонизации с международными правовыми документами.

Правовые аспекты регулирования деятельности транспорта являются актуальными на уровне регионального и муниципального управления. Субъекты Российской Федерации должны регулировать развитие путей сообщения, находящихся в их ведении.

Нормативно-правовая база должна отвечать новым условиям хозяйствования, обеспечивать согласование интересов транспортных предприятий с общественными интересами, юридическое закрепление прав и обязанностей транспортных предприятий, а также статуса предприятий транспорта общего пользования (общественных перевозчиков).

Эта работа должна осуществляться путем внесения изменений в нормативные правовые акты, а также путем разработки новых актов, предусматривающих единообразные подходы к регулированию сходных отношений при функционировании различных видов транспорта.

Специфика транспортной отрасли должна получать надлежащее отражение и в документах, имеющих общеэкономический характер.

Повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли требует развития нормативно-правовой базы, регулирующей использование на государственном, межгосударственном и региональном уровнях различных форм государственно-частного партнерства, в рамках которого определяются вопросы, касающиеся распределения рисков, уровня обязательств государственного и частного секторов, продолжительности реализации проектов и права собственности на активы.

Необходимо совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей развитие транспортной системы с учетом требований по обеспечению военной безопасности Российской Федерации, включая вопросы использования, мониторинга и развития транспортной системы Российской Федерации, в том числе объектов двойного назначения, мобилизационной подготовки и военно-транспортной обязанности предприятий транспорта, подготовки и использования в интересах обороны страны объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в иных, кроме федеральной, формах собственности, создания новой системы управления воинскими и специальными перевозками на железнодорожном транспорте, внесения изменений в порядок разработки и согласования стандартов, технических условий и проектно-сметной документации по объектам двойного назначения, резервирования земель под мероприятия, обеспечивающие работу транспорта в чрезвычайных и других ситуациях.

В целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств необходимо регламентировать процесс их оснащения или дооснащения современными инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (охраны), в том числе в рамках технического регулирования и требований по обеспечению транспортной безопасности.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования на железнодорожном транспорте должны быть направлены на реализацию целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг.

Ключевым направлением совершенствования государственного тарифного регулирования в сфере железнодорожных перевозок является создание дифференцированной системы государственного тарифного регулирования, адаптированной к различным условиям функционирования рынков железнодорожных транспортных услуг.

Кроме того, государственная тарифная политика в сфере железнодорожных перевозок должна базироваться на принципе соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий и пользователей их услугами и обеспечивать, с одной стороны, снижение негативного влияния роста цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий на темпы экономического роста (с учетом целевых параметров инфляции), а с другой стороны, установление тарифов (цен), обеспечивающих эффективную работу (оказание услуг) субъектов естественных монополий.

В целом совершенствование государственной тарифной политики должно осуществляться на межведомственном уровне, системно и с учетом проводимой макроэкономической политики, что связано с необходимостью выработки мер государственной поддержки отдельных отраслей экономики и инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта.

Одним из приоритетных направлений совершенствования нормативно-правового регулирования в дорожном хозяйстве является принятие или переутверждение Правительством Российской Федерации следующих нормативных правовых актов, необходимых для государственного регулирования дорожной деятельности в соответствии с Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»:

перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения;

порядок формирования реестра автомобильных дорог и предоставления сведений из реестра;

перечень автомобильных дорог оборонного значения;

ряд нормативных правовых актов в отношении дорог оборонного значения;

нормы отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса;

нормативные правовые акты о плате за подключение объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, о порядке установления и использования полос отвода автомобильных дорог федерального значения, о порядке установления и использования придорожных полос автомобильных дорог федерального значения;

минимально необходимые для обслуживания участников дорожного движения требования к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, а также требования к перечню минимально необходимых услуг, оказываемых на таких объектах дорожного сервиса;

порядок осуществления весового и габаритного контроля, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля;

порядок установления постоянного маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;

порядок установления временного ограничения или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам;

порядок возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, и порядок определения размера такого вреда;

правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;

методика расчета и максимальный размер платы за проезд транспортного средства;

порядок классификации автомобильных дорог и их отнесения к категориям автомобильных дорог (первой, второй, третьей, четвертой, пятой категориям) в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог;

состав разделов проектной документации автомобильных дорог и требования к их содержанию;

порядок оценки технического состояния автомобильных дорог.

Кроме того, приоритетными направлениями совершенствования нормативно-правового регулирования в дорожном хозяйстве являются:

подготовка новых документов технического регулирования — технических регламентов, национальных стандартов, стандартов организаций и актов рекомендательного характера (отраслевых дорожных методических документов). Создаваемая единая система технического нормирования безопасности и качества материалов, изделий, конструкций и услуг в дорожном хозяйстве должна соответствовать практике работы стран с развитой рыночной экономикой в указанной области. Предусматривается гармонизация российских стандартов в области дорожного хозяйства с передовыми международными стандартами;

разработка и оперативное введение в действие новых документов методического характера, закрепляющих на федеральном уровне массовое применение российских технологий проведения дорожных работ, эффективных дорожно-строительных материалов и современной дорожной техники;

совершенствование нормативно-технической базы дорожного хозяйства в сфере проектно-изыскательских работ, включающей разработку новых норм и правил проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений для широкого применения прогрессивных конструкций дорожных одежд и сооружений, новых материалов и технологий.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования на автомобильном транспорте включают в себя:

внесение изменений в Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» в части, касающейся правил допуска перевозчиков к профессии и рынку автотранспортных услуг;

внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части, касающейся установления и при необходимости ужесточения административной ответственности за нарушения в сфере осуществления автомобильных перевозок;

разработку и принятие технических регламентов;

утверждение на соответствующем уровне документов, регламентирующих перевозки грузов автомобильным транспортом, перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

разработку нормативно-правовой базы в области утилизации транспортных средств.

Приоритетные направления совершенствования нормативно-правового регулирования на воздушном транспорте включают в себя:

внесение изменений в Федеральный закон «О техническом регулировании», учитывающих международные требования в области гражданской авиации;

внесение изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования воздушного пространства деловой и малой авиацией, а также совершенствования аэропортовой деятельности;

разработку административного регламента исполнения государственных функций федеральным органом исполнительной власти по проведению обязательной сертификации объектов гражданской авиации и по процедурам выдачи свидетельств авиационному персоналу;

гармонизацию федеральных авиационных правил с международными стандартами в части производства и эксплуатации воздушных судов и тренажеров, выполнения полетов и их обеспечения, а также поддержания летной годности воздушных судов;

разработку новых правил или внесение изменений в федеральные авиационные правила, определяющие регулирование деятельности воздушного транспорта в отношении безопасности полетов;

разработку федеральных авиационных правил по сертификации типов наземных радиотехнических (радиолокационных, радионавигационных, радиосвязных) средств и комплексов, а также отдельных подсистем (компонентов) автоматизированных и неавтоматизированных систем управления воздушным движением, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов;

совершенствование нормативно-правовой базы в области безопасности полетов, ужесточения ответственности за подделку и фальсификацию паспортов и формуляров авиационных изделий, свидетельств авиационного персонала, деятельность которого связана с обеспечением безопасности полетов;

разработку нормативного акта, устанавливающего ответственность и порядок взаимодействия уполномоченных органов и заинтересованных лиц в области обеспечения и поддержания летной годности гражданской авиационной техники;

подготовку предложений по совершенствованию норм летной годности самолетов и вертолетов;

подготовку предложений по продлению до 2020 года действия Целевой комплексной программы по поддержанию летной годности воздушных судов гражданской авиации до 2010 года;

разработку межведомственного нормативного документа, определяющего порядок взаимодействия эксплуатанта и разработчика авиационной техники в части организации авторизованных центров технического обслуживания и ремонта;

определение и закрепление в нормативных правовых актах механизма реализации норм Воздушного кодекса Российской Федерации в части установления классификации воздушного пространства и уведомительного порядка его использования;

гармонизацию гражданского, налогового и валютного законодательства Российской Федерации в части, касающейся организации воздушного движения;

законодательное установление критериев для авиалиний, которые можно отнести к социально значимым и перевозки по которым выполняются с использованием средств государственной поддержки, а также закрепление базовых механизмов системы государственной поддержки социально значимых воздушных перевозок;

совершенствование законодательных норм, регулирующих вопросы оформления прав собственности на государственное имущество, а также вопросы пользования земельными участками организациями авиатранспортного комплекса (в том числе совершенствование нормативно-правового регулирования процедур резервирования и изъятия земельных участков для федеральных нужд);

развитие форм государственного регулирования и контроля, адекватных назначению и условиям функционирования авиации общего назначения (некоммерческой).

Совершенствование нормативно-правовой базы, устанавливающей правовые и организационные основы функционирования аэропортов Российской Федерации, включает в себя:

порядок установления экономически приемлемого уровня арендной платы за земельные участки, являющиеся государственной и (или) муниципальной собственностью и занятые аэродромами (аэропортами);

классификацию аэродромов и аэропортов;

порядок деятельности на аэродромах и в аэропортах юридических и физических лиц, предусматривающий возможность передачи в собственность субъектов Российской Федерации имущества аэропортов (аэродромов) и наделение субъектов Российской Федерации соответствующими полномочиями по его поддержанию и развитию;

систему стандартов, которым должен соответствовать аэродром, его деятельность и объекты, а также порядок поэтапного введения соответствующих стандартов с учетом международного опыта;

систему ведения деятельности по обеспечению топливозаправочными услугами в аэропорту, ориентированную на формирование основных доходов топливозаправочных комплексов в аэропортах путем оказания сервисных услуг авиакомпаниям, а не посредством перепродажи топлива;

разработку механизмов создания альтернативных топливозаправочных комплексов в крупных аэропортах;

порядок формирования, утверждения, издания и опубликования расписания движения воздушных судов, а также механизм согласования слотов.

Предусматривается совершенствование нормативно-правовой базы в части:

развития и гармонизации российской системы нормативных экологических требований с международной системой;

совершенствования методов оценки уровня вредного воздействия воздушного транспорта на население и окружающую среду вблизи аэропортов и при полете по маршруту;

установления взвешенных экологических требований, регламентирующих деятельность воздушного транспорта на территории Российской Федерации, разработки концепции и программы их постепенного ужесточения;

разработки и совершенствования механизмов государственного регулирования повышения экологической безопасности воздушного транспорта, в том числе предусматривающих возможность введения ограничений на полеты воздушных судов, не удовлетворяющих экологическим требованиям, и взимания с эксплуатантов платы за сверхнормативное воздействие воздушных судов на окружающую среду, установления критериев и нормативов введения эксплуатационных ограничений на полеты воздушных судов, не удовлетворяющих экологическим требованиям, а также определения тарифов дополнительных аэропортовых сборов за обслуживание таких воздушных судов, правил их взимания и дальнейшего расходования.

В целях улучшения законодательного обеспечения ускоренного развития морского и внутреннего водного транспорта и преодоления негативных тенденций целесообразно принять нормативные правовые акты, обеспечивающие:

закрепление части грузовой базы морского транспорта за национальными перевозчиками;

снижение налоговой нагрузки на инфраструктуру и транспортный флот морского и внутреннего водного транспорта;

доработку и принятие федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках грузов»;

внесение изменений в Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» в части возможного страхования риска на территории Российской Федерации;

повышение безопасности мореплавания и судоходства;

защиту окружающей среды от загрязнения с судов, в том числе через процедуры государственного портового контроля и административные меры, включая ужесточение требований по безопасности и защите окружающей среды от захода в порты Российской Федерации старых и небезопасных в экологическом отношении иностранных морских судов.

Совершенствование нормативно-правового регулирования на морском транспорте включает в себя:

разработку и принятие нормативных правовых актов в области транспортного использования Северного морского пути;

дальнейшую гармонизацию положений российского законодательства с положениями международных морских договоров и конвенций, в которых участвует Российская Федерация.

Стратегическим направлением развития международных перевозок на внутреннем водном транспорте станет интеграция внутренних водных путей Российской Федерации в систему международных транспортных коммуникаций. Важнейшей задачей в этой области является создание нормативно-правовой основы для организации перевозок по международным транспортным коридорам в условиях открытия внутренних водных путей страны для судов под иностранными флагами.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы промышленного железнодорожного транспорта являются:

создание равных условий землепользования и налогообложения для организаций железнодорожного транспорта общего и необщего пользования;

совершенствование системы государственного регулирования тарифов на работы и услуги, оказываемые организациями промышленного железнодорожного транспорта;

формирование нормативной базы, определяющей требования в области технической и экологической безопасности и охраны труда на промышленном транспорте;

определение правового статуса субъектов промышленного транспорта и порядка использования ими транспортных средств и оборудования;

обеспечение равного доступа всех заинтересованных лиц к услугам промышленного транспорта;

применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в подвижной состав, модернизацию и развитие инфраструктуры промышленного транспорта;

учет особенностей функционирования промышленного транспорта при разработке тарифов организаций железнодорожного транспорта общего пользования и технических регламентов;

создание условий, предотвращающих дискриминацию и нарушения антимонопольного законодательства Российской Федерации в отношении контрагентов, технологически связанных с железнодорожными путями промышленного транспорта;

стимулирование создания систем добровольной сертификации на промышленном транспорте;

совершенствование правовых и экономических основ взаимодействия организаций промышленного транспорта с обслуживаемыми производствами;

координация программ и проектов технической модернизации железнодорожного транспорта общего пользования и промышленного транспорта;

координация усилий федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач развития промышленного железнодорожного транспорта;

восстановление системы статистического наблюдения за работой промышленного транспорта.

Основными направлениями совершенствования законодательной и нормативно-правовой базы, регулирующей функционирование транспортной системы Российской Федерации в части развития объектов двойного назначения, являются:

внесение изменений в порядок разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, и в федеральные целевые программы по вопросам обеспечения безопасности, обороны и другим возложенным на государство специальным функциям;

внесение изменений в федеральные законы «Об обороне» и «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации», связанных с сокращением доли государственного сектора в сфере транспорта;

разработка предложений по подготовке нормативных правовых актов, позволяющих на практике реализовать положения федеральных законов, регламентирующих порядок оперативного оборудования территории в целях обороны, кроме объектов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, порядок решения мобилизационных задач и задач военно-транспортной обязанности, а также порядок планирования, проектирования, конструирования, строительства, эксплуатации и использования объектов двойного назначения;

разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов двойного назначения на всех этапах жизненного цикла объектов, в целях принятия решений о передаче объектов двойного назначения, которые находятся в ведении Министерства транспорта Российской Федерации или Министерства обороны Российской Федерации, в концессию, долгосрочную аренду и (или) в ведение других органов власти, и (или) на приватизацию;

разработка предложений для Министерства экономического развития Российской Федерации по включению мероприятий, связанных с техническим прикрытием транспортной сети Российской Федерации, в состав мобилизационного плана экономики Российской Федерации.

2. Создание эффективной системы управления реализацией Транспортной стратегии

Основными задачами в области создания эффективной системы управления реализацией Транспортной стратегии являются:

взаимная увязка стратегий субъектов Российской Федерации с Транспортной стратегией;

увязка Транспортной стратегии с ресурсообеспечивающими отраслями;

разработка и принятие эффективной организационной модели реализации Транспортной стратегии;

развитие системы контроля и надзора на транспорте;

развитие системы статистического учета на транспорте;

создание системы мониторинга реализации федеральных целевых программ и стратегий;

создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией Транспортной стратегии;

создание системы стратегического планирования на основе транспортно-экономического баланса;

создание и развитие автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом.

Важным инструментом управления реализацией Транспортной стратегии является ее увязка с субъектами Российской Федерации. Основным механизмом реализации Транспортной стратегии являются федеральные целевые программы развития транспорта, региональные программы социально-экономического развития, а также региональные и муниципальные программы развития транспорта. Эффективное управление реализацией Транспортной стратегии предполагает взаимное согласование этих программ на этапе их формирования. Результатом должен быть общий стратегический план развития транспортной системы, предусматривающий реализацию мероприятий различных программ в рамках Транспортной стратегии.

Важное значение при этом имеет увязка реализации мероприятий программ со схемами территориального планирования регионов, областей и городов.

Формирование системы взаимоувязанных мероприятий предполагает также разделение интересов и ответственности между Российской Федерацией, регионами и муниципалитетами, а также между государством и организациями.

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 инвестиций.

Должна быть разработана и принята эффективная организационная модель управления реализацией Транспортной стратегии, которая будет включать в себя комплекс административных и экономических методов мотивации достижения целей. Создание этой модели потребует комплексных системных научных исследований и разработок.

В рамках организационной модели управления реализацией Транспортной стратегии должно быть сформировано соответствующее нормативное и методическое обеспечение.

Совершенствование системы управления реализацией Транспортной стратегии целесообразно обеспечить по следующим направлениям:

привлечение внебюджетных средств наряду с государственным финансированием для решения задач, связанных с реализацией Транспортной стратегии;

использование современных финансовых инструментов и обеспечение большей гибкости при выборе схем реализации инвестиционных проектов;

внедрение долгосрочных контрактов;

создание механизма обратной связи для оценки степени удовлетворения потребностей пользователей;

оптимизация распределения ресурсов по видам выполняемых работ;

совершенствование конкурсных процедур и проведение гибкой ценовой политики;

использование механизмов стимулирования развития предприятий транспортной отрасли и освоения новых материалов и технологий;

привлечение высококвалифицированных специалистов в области финансов, управления и мотивации персонала;

повышение эффективности и оперативности принятия управленческих решений.

Необходимо сформировать эффективную 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.

Инновационный характер Транспортной стратегии определяет необходимость включения в состав организационной модели 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 с их экспертизой, сертификацией и внедрением лучших инновационных решений в области развития транспортной системы.

Развитие системы контроля и надзора на транспорте предполагает помимо реализации функций соответствующей службы решение функциональных задач, связанных с новыми целями и задачами Транспортной стратегии. К их числу относятся задачи надзора и контроля за качеством транспортных услуг, качеством выполнения мероприятий Транспортной стратегии, эффективностью функционирования транспортной системы, работой систем платных услуг, безопасностью и экологичностью транспортной системы.

Важное значение имеет механизм усиления государственного контроля и надзора в сфере автомобильных перевозок с учетом разграничения полномочий различных контрольных и надзорных органов по обеспечению соблюдения всеми субъектами рынка автотранспортных услуг требований нормативных правовых актов.

Создание развитой системы статистического учета на транспорте является необходимым условием эффективного управления реализацией Транспортной стратегии. Согласованное развитие всех элементов транспортной инфраструктуры требует всестороннего анализа статистики и прогнозирования потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта. Для этого прежде всего необходимо создание системы статистического учета, которая должна включать в себя наблюдение за параметрами, существенными для оценки индикаторов и показателей Транспортной стратегии. Создание такой системы позволит организовать эффективную обратную связь. Система статистического учета должна обеспечить разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса, а также прогнозирование изменения грузовой базы и транспортных потоков. На этой основе могут быть сформированы оценки, необходимые для принятия оперативных решений по различным вариантам развития транспортной системы. Средства формирования таких оценок должны стать основой для создания системы стратегического планирования на базе транспортно-экономического баланса и математического моделирования.

В рамках системы планирования должно быть предусмотрено создание системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния объектов транспортной инфраструктуры, а также системы долгосрочного планирования дорожной деятельности.

В сфере дорожного хозяйства за период действия Транспортной стратегии должно быть завершено развитие основной сети автомобильных дорог федерального значения и осуществлен постепенный переход к приоритетному развитию региональных и местных дорог, составляющих доминирующую

часть сети автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации. Таким образом, одной из важнейших организационных задач является распространение долгосрочного программно-целевого планирования на региональный и местный уровни управления. Система целевых показателей и индикаторов транспортно-эксплуатационного состояния дорог и развития автодорожной сети должна быть внедрена на всех уровнях управления автомобильными дорогами.

Мероприятия по повышению эффективности планирования дорожной деятельности включают в себя 4 основных блока:

развитие системы долгосрочного программно-целевого планирования, ориентированной на достижение целевых показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и показателей развития сети автомобильных дорог;

внедрение в систему программно-целевого планирования дорожной деятельности инновационного метода планирования, основанного на вариантном проектировании жизненного цикла автомобильной дороги;

внедрение системы долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;

совершенствование мониторинга технического и транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог, прежде всего на региональном и местном уровнях управления.

Создание системы мониторинга реализации федеральных целевых программ и проектов предполагает внедрение принципов и современных средств проектного управления. Необходимо создать вертикально-интегрированную систему календарного планирования, учета, контроля и управления системой проектов и программ, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, возможность верхнему уровню управления контролировать интегральные показатели реализации проектов и программ в реальном времени с детализацией конкретных объектов.

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, 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 всех указанных 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 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, по обеспечению мониторинга безопасности и устойчивости транспортной системы и управления в чрезвычайных и кризисных ситуациях.

3. Основные задачи развития научного обеспечения реализации Транспортной стратегии

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.

Научное обеспечение Транспортной стратегии должно быть направлено на реализацию ее основных целей и задач и охватывать 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, указанным в подразделе 5 раздела VI, и включает в себя:

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.

При реализации подпрограмм должна быть обеспечена научно-методическая и информационно-технологическая поддержка выполнения мероприятий Транспортной стратегии в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2007 г. № 931 «О некоторых мерах по обеспечению информационного взаимодействия государственных органов и органов местного самоуправления при оказании государственных услуг гражданам и организациям», распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. № 632-р, одобрившим Концепцию формирования в Российской Федерации электронного правительства до 2010 года, другими законодательными и нормативными документами, регламентирующими взаимодействие с органами государственной власти и другими ведомствами, а также с требованиями к программному, информационному, телекоммуникационному, навигационному и научно-методическому обеспечению 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, включает в себя научные разработки по всем 6 целям Транспортной стратегии.

Научное обеспечение формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры будет осуществляться по следующим направлениям:

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, создания 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 участвуют несколько видов транспорта;

разработка методологии построения единой транспортной сети;

разработка принципов и методологических подходов согласования государственных приоритетов и экономических интересов частных участников для построения гармоничного транспортного процесса в рамках единой транспортной системы;

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 навигационных систем и систем телематического мониторинга транспортных потоков, систем управления транспортными потоками и интеллектуальных транспортных систем;

исследование, адаптация и освоение 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 будет осуществляться 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 нормативно-правовой базе рынка транспортных услуг, экономические характеристики модели рынка, средства контроля качества и технологические модели обеспечения качества транспортных услуг;

исследование, разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы;

разработка методических основ, регламентов и автоматизированных информационных систем статистического учета на транспорте, включая создание банка статистических данных, обеспечивающего разработку и мониторинг траспортно-экономического баланса;

разработка, научное сопровождение и мониторинг траспортно-экономического баланса;

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;

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;

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 будет осуществляться 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 параметров регулирования рынка в части допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок;

исследование и научное обоснование структуры соотношения общественного и частного пассажирского транспорта в модели рынка транспортных услуг, обеспечивающей минимальные социальные транспортные стандарты, разработка механизмов обеспечения реализации этих стандартов на базе социальных инвестиционных государственных контрактов на федеральном, региональном и муниципальном 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;

исследования и разработки в области развития систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

Научное обеспечение развития интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны будет осуществляться 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 России 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 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;

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 будет осуществляться 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 с целью 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.

Научное обеспечение снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду будет осуществляться по следующим направлениям:

исследование и разработка в области сокращения вредного 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;

исследование и разработка в области снижения энергоемкости транспорта и достижения уровня показателей передовых стран.

Научное обеспечение совершенствования нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов Транспортной стратегии, будет осуществляться по следующим основным направлениям:

разработка и научное обоснование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования конкурентного рынка транспортных услуг в области перевозок грузов (включая обоснование параметров допуска к коммерческой транспортной деятельности);

исследование и разработка методов и механизмов государственного мониторинга удельных совокупных транспортных издержек в себестоимости национальных товаров и стимулирования их снижения;

разработка и научное обоснование нормативно-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);

исследование и разработка нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования, направленных на повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, включая совершенствование нормативно-правовых, экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства;

разработка и научное обоснование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны;

разработка и научное обоснование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, в том числе допуска к профессиональной деятельности;

разработка и научное обоснование нормативно-правовой базы в области регулирования вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

исследование и разработка в области российской и международной гармонизации нормативно-правового обеспечения транспортной системы и создания единого транспортного кодекса.

Научное обеспечение создания эффективной системы управления реализацией стратегии и развитием транспортного комплекса будет осуществляться 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 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;

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.

Развитие научного обеспечения транспортного комплекса будет осуществляться по следующим основным направлениям:

организация и проведение работ по научно-методическому обеспечению транспортного комплекса;

создание научной базы (инфраструктуры) научного обеспечения транспортного комплекса;

подготовка и привлечение кадров для научных исследований в транспортном комплексе, разработки и внедрения инновационных транспортных технологий (прежде всего за счет развития транспортного научно-образовательного комплекса);

содействие развитию научных школ транспортного комплекса.

Научное обеспечение подготовки и развития трудовых ресурсов транспортного комплекса будет осуществляться по следующим основным направлениям:

разработка и научное обоснование методических основ и механизмов государственного регулирования в сфере кадрового обеспечения видов транспорта, направленного на подготовку, привлечение и закрепление квалифицированных кадров в транспортной отрасли, а также научное исследование и разработка в области создания конкурентоспособных условий привлечения и закрепления кадров в транспортной отрасли;

разработка и научное обоснование методических основ обеспечения транспорта профессионально подготовленными работниками массовых профессий, специалистами и руководителями, ориентированными на длительные трудовые отношения и развитие профессиональной карьеры;

разработка и научное обоснование методических основ подготовки специалистов-управленцев широкого профиля и развития у персонала всех видов транспорта высокого уровня компетенции для работы в условиях единой транспортной системы, активного взаимодействия видов транспорта, логистических комплексов, единых технологических цепочек и высоких стандартов качества;

исследование и разработка в области создания корпоративных систем управления персоналом, ориентированных на мотивированный и эффективный труд работников, повышения качества и производительности труда, а также стимулирование активного участия персонала в технической модернизации и инновационном развитии транспорта;

научное исследование и разработка в области создания имиджа транспортных профессий.

Экспериментальные пилотные проекты направлены на отработку механизмов, методик, нормативно-правового, технического, технологического, информационного и кадрового обеспечения для достижения целей и решения задач Транспортной стратегии. До 2015 года необходима реализация ряда экспериментальных проектов, направленных на отработку и внедрение высокоэффективных логистических технологий. Такие проекты являются важной частью развития конкурентного рынка транспортных услуг и катализатором освоения высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий на территории России.

На федеральном, региональном и муниципальном уровнях предусматриваются следующие проекты:

создание федерального научно-внедренческого центра комплексных транспортных проектов и сети региональных научно-внедренческих центров;

развитие транспортных коридоров;

организация межрегиональных автотранспортных конвейеров;

развитие транспортных коридоров и автотранспортных конвейеров на региональном уровне;

рационализация движения товарных масс на муниципальном уровне;

развитие транспортно-логистических систем на стыках между видами транспорта;

контейнеризация транспортной системы по внутрирегиональным и межрегиональным транспортным потокам.

Создание федерального научно-внедренческого центра комплексных транспортных проектов и сети региональных научно-внедренческих центров является основным проектом протекции государства в создании транспортно-логистических систем в целях оптимизации обеспечения товарных потоков. Система центров должна обеспечить:

разработку и мониторинг региональных транспортных балансов и на их основе федерального транспортно-экономического баланса;

стратегические исследования, прогнозирование и комплексное моделирование товарных потоков и обеспечения их транспортными ресурсами;

разработку проектов высокоэффективных конкурентоспособных логистических технологий, а также технологической инфраструктуры по обеспечению логистики товарных потоков, в том числе в межрегиональном и международном сообщении;

совместно с администрациями регионов и муниципалитетов разработку и реализацию экспериментальных проектов и обеспечение тиражирования их результатов.

Развитие транспортных коридоров предусматривает:

разработку классификации транспортных коридоров на всей территории Российской Федерации, в том числе международных;

разработку технических, технологических и информационных стандартов по каждому виду транспорта, функционирующему в данном коридоре, отвечающих высоким техническим требованиям транспортных коридоров, сервисной и технологической инфраструктуры, обеспечивающих применение высокоэффективных товаротранспортных и пассажиро-транспортных логистических технологий;

создание конкурентоспособных условий по безопасности, скорости и времени перемещения грузов и пассажиров, а также их сервису.

Этот проект предполагается реализовать на территории Российской Федерации в границах международного транспортного коридора «Север — Юг».

Организация межрегиональных автотранспортных конвейеров предусматривает:

мотивацию создания национальных или межрегиональных экспедиторско-транспортных компаний для реализации автотранспортных конвейеров;

разработку и отработку методологической, нормативно-правовой базы для обеспечения доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны;

создание транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе терминалов и логистических парков различного типа на принципах государственно-частного партнерства.

Этот проект должен обеспечить увеличение коммерческой скорости товаров в межрегиональном сообщении до 1000—1500 км в сутки при гарантированной ритмичности, производительности автотранспортных систем в 3—4 раза и соответственно рентабельности, а также пропорциональное снижение издержек грузовладельцев на кредитование грузов в пути и на складе.

На региональном уровне проект предполагается реализовать через региональные научно-внедренческие центры совместно с федеральным научно-внедренческим центром на основании его методик.

Развитие транспортных коридоров и автотранспортных конвейеров на региональном уровне предполагает для каждой распределительной товарной цепи формирование рациональных маршрутов как для модальных, так и мультимодальных перевозок.

Проект должен обеспечить снижение издержек грузовладельцев на кредитование товаров в пути за счет увеличения коммерческой скорости товар-

ных партий от отправителя до потребителя в 2—3 раза и скорости обработки грузов на терминалах, увеличение производительности и рентабельности автотранспортных систем в 2—3 раза за счет организации доставки грузов по кольцевым маршрутам, обеспечивающим повышение коэффициента пробега с грузом и коэффициента использования грузоподъемности в 2—2,5 раза и использование подвижного состава до 20 часов в сутки.

Рационализация движения товарных масс на муниципальном уровне предусматривает выбор самого короткого маршрута при условии максимально возможной загрузки и пробега с грузом и использование кольцевых и маятниковых маршрутов и технологий перегрузки с борта на борт транспортных средств. Такая рационализация должна выполняться региональными научно-внедренческими центрами совместно с федеральным научно-внедренческим центром.

Проект должен обеспечить увеличение коэффициента использования грузоподъемности и коэффициента использования пробега не менее чем в 2 раза, а также увеличение производительности автотранспортных систем до 4 раз и пропорциональное снижение издержек товаропроизводителей.

Развитие транспортно-логистических систем на стыках между видами транспорта должно обеспечить оптимизацию товародвижения.

На железнодорожном транспорте предусматривается экспериментальный проект внедрения товаротранспортных технологий доставки грузов от отправителя до потребителя в мультимодальном варианте, отвечающих лучшим мировым аналогам. Целью проекта является возможность обеспечения на территории страны на всех железнодорожных станциях доставки любому грузовладельцу от отправителя до потребителя любой партии грузов, которая выполняется в мультимодальном варианте.

Проект должен обеспечить снижение транспортных издержек грузовладельцев в 2,5 раза, простоя вагонов под грузовыми операциями в 4 раза, потерю и порчу грузов в 10 раз, себестоимость переработки грузов в 2,5 раза, а также повышение производительности автотранспортных средств и рабочих в 2 раза и соответствующее повышение рентабельности автотранспортных систем.

На внутреннем водном транспорте для востребованности на рынке необходимо гарантировать грузовладельцам предсказуемость, ритмичность и надежность функционирования товарных потоков, обеспечиваемых речным транспортом. Предполагается проработать механизмы:

мотивации создания акционерных экспедиторско-перевозочных компаний на бассейновых и межбассейновых магистральных перевозках, способных гарантированно обеспечить совместно с автомобильным и железнодорожным транспортом доставку товаров любой партии точно в срок от отправителя до потребителя;

создания холдингов, объединяющих порты в терминально-транспортную сеть, скоординированную единой информационно-диспетчерской системой.

Проект должен обеспечить увеличение перевозок речным транспортом на 10—12 процентов объема всех грузовых перевозок (уровень стран Европейского союза), компенсацию за счет речного флота увеличения сезонных объемов перевозок в весенне-летне-осенний период, снижение потребности в провозных и пропускных способностях автомобильного и железнодорожного транспорта и соответствующее снижение необходимости создания сезонных резервных мощностей, а также снижение травматизма и экологической нагрузки на окружающую среду.

Пилотный проект рекомендуется провести на Волжском бассейне как одной из магистралей международного транспортного коридора «Север — Юг».

Контейнеризация транспортной системы по внутрирегиональным и межрегиональным транспортным потокам осуществляется для обеспечения

внутренних потребностей производства и торговли на базе применения контейнеров различного типа и предусматривает:

определение на базе транспортного баланса типажа и объема потребности контейнерного парка для промышленных узлов региональных и межрегиональных товарных потоков;

разработку нормативно-правовых и методических документов, обеспечивающих функционирование контейнерной системы на федеральном и региональном уровнях;

разработку механизмов мотивирования производства и ремонта контейнерного парка необходимого типа в необходимых объемах;

формирование основных требований к профильным структурам по лизингу или аренде контейнеров;

разработку требований к техническим и технологическим условиям узловых распределительных контейнерных терминалов и контейнерных терминалов грузовладельцев.

Проект должен обеспечить повышение производительности транспортных систем до 5 раз и соответствующее снижение издержек себестоимости товаров.

Инвестирование экспериментальных проектов предполагается в разовом порядке за счет федеральных средств, а также на основе механизмов государственно-частного партнерства и комбинированного партнерства на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

По достижении целей экспериментального проекта предполагается возможность реализации акций на рынке.

Развитие научного обеспечения Транспортной стратегии по видам транспорта предполагает опережающее инновационное развитие их научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий.

Научные исследования в области железнодорожного транспорта, реализация которых помимо прочих источников предусматривает финансирование за счет средств плана научно-технического развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги», предусматривают:

перспективные направления научно-технического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, включая разработку комплекса технических регламентов, содержащих требования по обеспечению безопасности и охране окружающей среды к объектам технического регулирования на железнодорожном транспорте, разработку нормативно-методологической базы для расчетов параметров эксплуатационной готовности, прочности, безопасности, ресурса и риска, разработку новых технических требований на серийно поставляемую продукцию и нормативной базы для взаимодействия с поставщиками на основе принципов менеджмента качества;

обеспечение развития инфраструктуры;

развитие системы управления движением поездов и обеспечения безопасности;

создание системы технического обслуживания скоростной и высокоскоростной инфраструктуры и подвижного состава;

внедрение транспортной логистики;

организацию производства подвижного состава нового поколения.

Направления, реализация которых предусматривает преимущественное финансирование за счет средств инвестиционной программы открытого акционерного общества «Российские железные дороги», включают:

обеспечение развития инфраструктуры;

развитие системы управления движением поездов и обеспечения безопасности;

ввод в эксплуатацию высокоскоростных электропоездов и инфраструктуры для скоростей движения до 250 км/час и до 350 км/час;

внедрение транспортной логистики.

Направления, реализация которых предусматривает преимущественное финансирование за счет средств производителей железнодорожной техники, включают:

перспективные направления научно-технического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, в том числе разработку новых типов и образцов подвижного состава и элементов инфраструктуры, обеспечивающих повышение надежности и безопасности эксплуатации и соответствующих требованиям международных соглашений, к которым присоединилась Российская Федерация; разработку принципиально новых комплексных систем диагностики и мониторинга объектов инфраструктуры и подвижного состава, а также использование высокоточных систем моделирования элементов инфраструктуры и подвижного состава;

обеспечение развития инфраструктуры;

развитие системы управления движением поездов и обеспечения безопасности, которые предусматривают создание «интеллектуального» поезда со встроенной системой автоведения и самодиагностики;

целевые параметры внедрения транспортной логистики, которые предусматривают внедрение системы позиционирования и автоматизированного контроля сохранности грузов в пути следования;

организацию производства пассажирского и грузового подвижного состава нового поколения с увеличенными нагрузками на ось, со снижением веса тары грузового вагона, с применением асинхронного тягового привода, сокращением удельного расхода топлива и электроэнергии на тягу поездов и другими прогрессивными техническими характеристиками, включая приспособленность для обслуживания пассажиров-инвалидов.

Направления, реализация которых предусматривает преимущественное финансирование за счет средств федерального бюджета, включают:

перспективные направления научно-технического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, в том числе создание системы формирования и контроля нормативных требований к транспортным средствам и оборудованию, которые разрабатываются, производятся в Российской Федерации или импортируются в Российскую Федерацию, разработку и применение метрической системы мер, а также разработку и введение в действие комплекса специальных стандартов (нормативная база систем добровольной сертификации) для объектов транспортной отрасли, не подпадающих под действие основных технических регламентов;

производство подвижного состава нового поколения.

Направления, реализация которых предусматривает смешанное финансирование за счет средств открытого акционерного общества «Российские железные дороги», производителей железнодорожной техники и федерального бюджета, включают:

организацию высокоскоростного движения на выделенных направлениях со скоростями до 300—350 км/час и освоение отечественного производства основных элементов инфраструктуры и подвижного состава;

организацию смешанных пригородно-городских пассажирских перевозок в крупных транспортных узлах.

Основными направлениями развития научного обеспечения в дорожном хозяйстве являются:

поисковые и фундаментальные исследования по совершенствованию проектирования автомобильных дорог и теории проектирования дорожных сетей, развитие методов математического моделирования при проектировании автомобильных дорог, совершенствование методов повышения надежности и долговечности дорожных конструкций и искусственных сооружений, совершенствование эксплуатации автомобильных дорог, включая методы прогнозирования срока службы дорожных и мостовых конструкций, и методов проектирования жизненного цикла дорог и искусственных сооружений,

а также экономика и планирование деятельности в дорожном хозяйстве, прежде всего методы долгосрочного и среднесрочного планирования деятельности в дорожном хозяйстве на основе оптимизации расходов в течение жизненного цикла дороги и создание принципиально новых материалов, конструкций и технологий для дорожных работ, конкурентоспособных на мировом рынке;

прикладные научные исследования в рамках долгосрочных и среднесрочных программ, формируемых с учетом результатов фундаментальных исследований, по совершенствованию дорожных конструкций и технологий производства работ, обеспечивающих увеличение межремонтных сроков службы автомобильных дорог и дорожных сооружений, разработка энергосберегающих и ресурсосберегающих технологий, повышение качества дорожно-строительных материалов, прежде всего битумсодержащих вяжущих материалов и асфальтобетона, в целях увеличения долговечности дорожных покрытий, а также совершенствование методов мониторинга технических параметров и транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, методик автоматизации сбора и обработки дорожных данных для использования в системах компьютерного проектирования дорог и искусственных сооружений и для планирования и управления дорожной деятельностью;

улучшение показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и безопасности дорожного движения;

разработка методов и компьютерных программ автоматизированного планирования дорожной деятельности на основе вариантного математического моделирования показателей транспортно-эксплуатационного состояния дороги и дорожной сети в целом;

разработка программ и схем развития сетей автомобильных дорог Российской Федерации и регионов;

разработка различных научно-технических программ развития дорожного хозяйства;

совершенствование системы управления дорожным хозяйством, включая научное обеспечение развития нормативно-правовой базы дорожного хозяйства, методик конкурсного отбора подрядчиков по критериям наиболее экономически эффективного предложения, направленных на повышение качества выполнения дорожных работ и обеспечивающих действенность механизмов государственно-частного партнерства и нормативной базы для широкого внедрения системы долгосрочных контрактов, направленных на достижение нормативных показателей транспортно-эксплуатационного состояния дорог;

развитие технического регулирования в дорожном хозяйстве, направленного на совершенствование основных технических и экологических требований, обеспечивающих высокие потребительские свойства автомобильных дорог, надежность и долговечность дорожных конструкций, работоспособность дорожной сети и безопасность участников дорожного движения, а также стимулирующих внедрение энерго- и ресурсосберегающих технологий при выполнении дорожных работ;

опытно-конструкторские работы, предусматривающие разработку нового оборудования для диагностики транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, приборов для лабораторного и полевого контроля качества работ по строительству, ремонту и содержанию дорог и мостов в целях повышения достоверности информации и качества указанных работ, одновременно с этим создание системы организационных и экономических мер стимулирования разработок и серийного производства новой дорожной техники, оборудования для производства высококачественных дорожно-строительных материалов предприятиями машиностроительных отраслей.

Для проведения экспериментальных исследований и апробации новых разработок необходимо создание экспериментально-испытательных полигонов в разных регионах страны и различных природно-климатических зонах, которые были бы доступны для проведения на них испытаний различными научно-исследовательскими организациями.

Основными направлениями развития научного обеспечения на автомобильном транспорте являются:

разработка транспортных балансов на национальном и региональном уровнях, их координация с федеральными программами развития и модернизации автодорожной инфраструктуры и инфраструктуры других видов транспорта;

определение рациональных сфер использования автомобильного транспорта и направлений (механизмов) его взаимодействия с другими видами транспорта с целью минимизации транспортных затрат и обеспечения устойчивого развития транспортной системы;

исследование эффективности правовых, экономических и административных механизмов регулирования рынка автотранспортных услуг;

маркетинговые исследования рынка и мониторинг его состояния, прогнозирование тенденций развития рынка автотранспортных услуг;

разработка предложений по повышению доступности и качества автотранспортных услуг для потребителей и повышение мобильности населения;

создание современных транспортно-логистических технологий на основе достижения комплексности и высоких стандартов качества транспортных услуг.

Основными направлениями развития научного обеспечения на воздушном транспорте являются:

научно-методическое обеспечение и мониторинг реализации Транспортной стратегии в части развития воздушного транспорта в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», других федеральных и отраслевых целевых программ, генеральных схем и стратегических планов развития воздушного транспорта до 2015, 2020 и 2030 годов;

научно-методическое обеспечение, анализ проблемных вопросов и прогнозирование реализации целей Транспортной стратегии в части развития воздушного транспорта, основанные на мониторинге состояния рынка и исследовании взаимосвязи развития его сегментов, подсистем, информационного и ресурсного обеспечения воздушного транспорта;

научно-прикладные исследования содержания и форм инновационной модели обеспечения конкурентоспособности воздушного транспорта, в том числе в части материально-технической базы, технологии авиаперевозочного процесса, информационных технологий и управления;

маркетинговые исследования рынка воздушных перевозок, мониторинг его состояния и прогнозирование тенденций развития, предусматривающие повышение доступности и качества авиатранспортных услуг и мобильности населения, в том числе в рамках региона;

научное обеспечение вопросов государственного регулирования развития воздушного транспорта, обеспечивающего конкурентоспособность услуг, расширение их доступности для населения и необходимые поставки парка современных воздушных судов;

научно-методические разработки в области ценообразования воздушного транспорта в целях снижения темпов роста себестоимости услуг и тарифов на авиаперевозки, а также повышения доступности авиаперевозок;

разработка нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность и защиту на международном рынке интересов российских авиаперевозчиков, в том числе в условиях вступления Российской Федерации во Всемирную торговую организацию;

научные исследования рынка социально значимых воздушных перевозок, а также разработка предложений по совершенствованию механизма их государственной поддержки в рамках субъектов Российской Федерации;

научные исследования в области комплексной безопасности и экологии гражданской авиации в целях формирования долговременной политики Российской Федерации, гармонизированной с требованиями Международной организации гражданской авиации и Европейского союза;

исследование конъюнктуры и уточнение прогнозов развития рынка воздушных перевозок и парка воздушных судов Российской Федерации на 20 лет;

научно-методическое обеспечение разработки и сопровождения эксплуатации единой государственной информационно-аналитической системы гражданской авиации;

научное обоснование критериев, стандартов и процедур, способствующих развитию оправданной конкуренции, росту деловой активности, производительности труда и внедрению инноваций субъектами рынка воздушного транспорта.

Основными направлениями развития научного обеспечения на морском транспорте являются:

анализ современного состояния и прогноз изменения грузовой базы морского транспорта на средне- и долгосрочную перспективу;

анализ мирового фрахтового рынка и международного морского судоходства;

разработка отраслевых целевых программ, генеральных схем и стратегических планов развития морских портов;

определение границ территорий и акваторий морских портов в целях подготовки соответствующих документов для внесения в Правительство Российской Федерации;

определение структуры морского транспортного флота и его состава на перспективу;

определение потребности в судах обеспечивающего флота различного назначения;

разработка предложений по укреплению взаимодействия морского транспорта со смежными видами транспорта и грузовладельцами в рамках межотраслевой транспортной координации, развитию принципов логистики в управлении грузопотоками и обеспечению перевозок по международным транспортным коридорам, проходящим по территории России;

разработка предложений по развитию прогрессивных транспортно-технологических систем (контейнерной, пакетной, ролкерной, паромной, лихтеровозной и др.);

разработка комплекса технических, экономических, правовых и других мероприятий, связанных с развитием перевозок по трассам Северного морского пути;

разработка комплекса мероприятий по повышению конкурентоспособности отечественного морского транспорта, особенно с учетом вступления России во Всемирную торговую организацию;

разработка предложений по мерам государственной поддержки морского транспорта;

разработка предложений по увеличению количества судов, зарегистрированных под российским флагом, резервированию грузовой базы для отечественного морского транспорта и строительству судов преимущественно на российских судостроительных заводах;

подготовка предложений в области ценообразования на морском транспорте, в частности разработка системы тарифов и портовых сборов;

разработка предложений и подготовка документации по созданию и эффективному функционированию особых портовых экономических зон;

разработка мероприятий по повышению уровня безопасности морской транспортной деятельности и охраны окружающей природной среды;

разработка нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность морского транспорта и обеспечивающей защиту его интересов в сфере международного морского судоходства;

совершенствование форм и методов подготовки специалистов в морских высших и средних учебных заведениях;

разработка автоматизированных систем управления технологическими и информационными процессами;

разработка предложений по совершенствованию статистической отчетности на морском транспорте;

мониторинг функционирования морского транспорта, реализации принятых управленческих решений и эффективности проводимых мероприятий.

Основными направлениями развития научного обеспечения на внутреннем водном транспорте являются:

разработка и научно-аналитическое сопровождение реализации федеральных целевых программ развития отрасли;

прогнозирование социально-экономического развития речного транспорта в целом и в отдельных регионах;

научно-техническое сопровождение развития транспортного и обеспечивающего флота;

перспективное развитие речных портов, судостроительных и судоремонтных предприятий и других объектов;

развитие межотраслевой и транспортной координации, логистических систем и интермодальных перевозок;

исследования в области нормативно-правового и нормативно-технического обеспечения речного транспорта;

исследования в области безопасности эксплуатации речного флота, охраны окружающей среды, а также техники безопасности деятельности речного флота и его предприятий;

развитие средств связи и информационных технологий на транспорте.

Основными направлениями развития научного обеспечения на промышленном транспорте являются:

разработка нормального ряда тепловозов, электровозов и тяговых агрегатов автосамосвалов для промышленного железнодорожного и автомобильного транспорта;

разработка типажа погрузочно-разгрузочных машин и комплексов для навалочных, тарно-штучных грузов и контейнеров;

снижение транспортоемкости продукции, в частности продукции металлургической промышленности;

развитие альтернативных видов транспорта, позволяющих эффективно использовать землю, уменьшать нагрузку на окружающую среду, повышать производительность и экономичность производственных агрегатов;

оптимизация ремонтной базы промышленного транспорта.

Реализация направлений научного обеспечения развития транспортной системы России до 2030 года потребует адекватного развития системы научных и проектных организаций отрасли, их материальной базы и кадрового обеспечения.

Одним из приоритетов развития научного обеспечения является воссоздание системы научных организаций (или их специализированных подразделений), деятельность которых ориентирована на разработку проблем перспективного развития транспортного комплекса страны, сбор, экспертизу, сертификацию и внедрение лучших инновационных решений в области развития транспортной системы.

Развитие эффективной государственной системы долгосрочного планирования требует создания системы инновационно-научных и внедренческих центров на каждом из видов транспорта и в дорожном хозяйстве в действующих отраслевых институтах. Кроме того, должен получить развитие общетранспортный инновационный экспериментально-внедренческий центр с региональными отделениями, обеспечивающий комплексность развития транспорта как единой системы, технологическую, экономическую, правовую и организационную взаимосвязь смежных видов транспорта.

4. Обеспечение трудовыми ресурсами развития и функционирования транспортной системы

Задачи развития транспортной системы России до 2030 года могут быть решены только при условии обеспечения отрасли достаточным количеством высокопрофессиональных специалистов. Для реализации стратегических целей развития транспортной системы России до 2030 года необходимо обеспечить подготовку специалистов и трудовых ресурсов для транспортного комплекса по следующим направлениям:

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области проектирования и реализации проектов развития транспортных систем;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств, создаваемых в процессе реализации стратегии;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области предоставления транспортно-логистических услуг и других сервисов транспортного обслуживания;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области управления транспортным комплексом;

развитие технических, технологических и других видов знаний трудовых ресурсов до уровня, обеспечивающего реализацию целей Транспортной стратегии.

Государственное регулирование в сфере кадрового обеспечения видов транспорта направлено на подготовку, привлечение и закрепление квалифицированных кадров и включает:

совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в образовательных учреждениях транспортного комплекса;

совершенствование программы подготовки кадров в соответствии с изменяющимися требованиями рынка и повышение качества подготовки специалистов;

совершенствование программ подготовки и повышения квалификации персонала, а также широкое применение специализированных тренажеров для подготовки специалистов различных видов транспорта;

совершенствование системы государственного контроля качества подготовки персонала для различных видов транспорта;

разработку 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.

Основными мероприятиями в области развития человеческих ресурсов являются:

обеспечение транспорта на всех уровнях профессионально подготовленными работниками массовых профессий, специалистами и руководителями, ориентированными на длительные трудовые отношения и развитие профессиональной карьеры на железнодорожном транспорте;

подготовка специалистов-управленцев широкого профиля и развитие у персонала всех видов транспорта высокого уровня компетенции для работы в условиях единой транспортной системы, активного взаимодействия видов транспорта, логистических комплексов и единых технологических цепочек 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;

совершенствование материально-технической базы образовательных учреждений, включая приобретение учебных воздушных, морских и речных судов, тренажеров, строительство и реконструкцию зданий и сооружений.

Для выполнения указанных мероприятий необходимо:

перейти на долгосрочное перспективное планирование подготовки специалистов, в том числе по новым направлениям подготовки (специальностям) в области логистики, транспортных услуг, межтранспортного взаимодействия и других областях;

обеспечить проработку и реализацию механизмов долгосрочного сотрудничества между Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, федеральными агентствами, транспортными компаниями и образовательными учреждениями в сфере подготовки и повышения квалификации персонала, в частности расширить сферы применения государственного заказа, целевых договоров в формате государственно-частного партнерства, в том числе с использованием новых финансово-кредитных схем, и науки, в частности обеспечить техническую и технологическую модернизацию, последующее инновационное развитие транспорта за счет проведения фундаментальных, поисковых и прикладных исследований, в первую очередь на базе университетских комплексов, путем укрепления их социальной, материально-технической и научно-лабораторной базы, создания научно-производственных, инновационных и внедренческих центров, технопарков, передачи им новейших образцов техники, технологии и программного обеспечения;

стимулировать концентрацию интеллектуальных и материальных ресурсов в составе крупных университетских комплексов федерального и регионального значения, имеющих широкую сеть территориальных филиалов, позволяющих предоставить полный образовательный цикл, начиная с подготовки квалифицированных рабочих и работников со средним профессиональным образованием, и все виды непрерывного обучения;

обеспечить подготовку специалистов по мобилизационной подготовке на каждом виде транспорта;

расширить практику предоставления рабочих мест для прохождения производственной и преддипломной практики студентам образовательных учреждений и закрепить ее правовые основы для большей адаптации выпускников к реальным условиям труда и требованиям производства;

развивать систему научной стажировки и послевузовского обучения работников, практической стажировки научных сотрудников образовательных учреждений, а также стимулировать воспроизводство научно-педагогических кадров и повышение их квалификации;

укрепить связи между работодателями и образовательными учреждениями (корпоративные программы и другие формы согласования интересов и требований к отбору студентов, мониторингу заказчиком образовательных услуг учебного процесса, качеству подготовки, заключительному контролю знаний при расширении системы гарантированного трудоустройства успешных выпускников по специальности и заранее определенной должности, а также адаптация выпускников-бакалавров к требованиям работодателей в ходе дополнительного профессионального образования в транспортных вузах, совмещение обучения в высших и средних специальных учебных заведениях с практической работой на рабочих должностях);

развивать систему профессиональной подготовки рабочих массовых профессий, техников, мастеров и иных специалистов на основе сохранения и укрепления системы начального и среднего профессионального образования в составе университетских комплексов;

расширить сотрудничество с образовательными учреждениями Министерства образования и науки Российской Федерации и иностранными образовательными учреждениями при подготовке специалистов в сфере транспорта;

внедрить интегрирующие образовательные технологии (единые информационные сети повышения квалификации в сфере вопросов, относящихся к государственному регулированию) с участием крупнейших компаний и образовательных учреждений и с учетом их финансовых интересов (вопросы комплексной транспортной, экологической и производственной безопасности);

проводить эффективную согласованную молодежную политику, направленную на стимулирование трудоустройства выпускников учебных заведений по специальности и установление с ними длительных стабильных трудовых отношений, а также на мотивацию приобретения качественных знаний и практических навыков, которые позволят сократить период адаптации молодых специалистов к производственным условиям;

проводить согласованную долгосрочную политику, направленную на повышение престижности транспортных профессий;

определить и развивать соответствующие механизмы мониторинга, анализа и принятия решений, инструменты контроля и целевые ориентиры, позволяющие придать планомерный и более эффективный (с точки зрения затрат) характер деятельности по управлению человеческими ресурсами на транспорте.

Основными мероприятиями в области социальной политики на транспорте являются:

укрепление экономического положения транспортных предприятий, повышение их конкурентоспособности и экономической эффективности деятельности как необходимое условие повышения потенциала по увеличению оплаты труда и наполнению социального пакета, предоставляемого персоналу транспортных предприятий;

обеспечение зафиксированных в трудовом законодательстве социальных гарантий, расширение и совершенствование корпоративных социальных пакетов на основе временно действующих трехсторонних соглашений (двусторонних — для федеральных государственных унитарных предприятий, федеральных государственных учреждений и казенных предприятий), отражающих текущий баланс интересов работодателей, работников отрасли и государства;

соблюдение дифференциации оплаты труда в зависимости от его сложности (квалификации работника);

поощрение социальной ответственности бизнеса, а также использование в интересах развития кадрового потенциала договоров о социальном партнерстве.

Отраслевой социальный стандарт должен сыграть существенную роль в повышении престижности и уровня оплаты труда на транспорте, в том числе минимального. В качестве основных составных частей социальных стандартов можно рассматривать:

условия и оплату труда (размер оплаты труда, условия занятости и продолжительность рабочего времени);

социальный пакет (пенсионное обеспечение, размер оплачиваемого отпуска, медицинское обслуживание, продолжительность отдыха, возможность укрепления здоровья (занятие спортом, организация отдыха) и решения жилищного вопроса и обучения);

защищенность работника в рамках трудовых отношений (условия и охрана труда, условия высвобождения работников и страхование).

5. Состав и структура целевых программ реализации Транспортной стратегии

Основными прямыми механизмами реализации Транспортной стратегии являются федеральные и региональные целевые программы. Состав и структура этих программ должны отвечать главным целевым ориентирам, сформированным целям, задачам и механизмам реализации Транспортной стратегии.

На первом этапе Транспортной стратегии (до 2015 года) должна быть реализована федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», включающая 5 подпрограмм, сформированных по отраслевому принципу («Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт» и «Гражданская авиация»), и функциональную подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг».

На втором этапе (2015—2030 годы) основным механизмом реализации Транспортной стратегии станут федеральные целевые программы развития транспортной системы на 5-летние периоды.

При этом целесообразно объединить входящие в их состав подпрограммы по 3 направлениям (два функциональных и одно отраслевое):

подпрограммы, направленные на достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных главных стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии;

подпрограммы, направленные на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии;

подпрограммы, направленные на достижение стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии по видам транспортной деятельности — на автомобильном, железнодорожном, внутреннем водном, морском и авиационном транспорте.

В рамках указанных подпрограмм:

формируется единое транспортное пространство страны, а также реализуются комплексные проекты развития транспортных узлов и управляющих центров перевозок, которые обеспечивают работу транспортных коридоров;

создается транспортная инфраструктура нового типа — интегрированные транспортно-складские и товаротранспортные комплексы, которые образуют объединенную систему взаимодействия, включая грузовладельцев, а также обеспечивается интеграция всех сегментов транспортного процесса и логистики и формируется единая транспортная система страны, на основе которой развивается интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала России;

обеспечивается развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров до уровня, конкурентоспособного мировым аналогам, обеспечивается планирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества, создаются условия расширения

доступа российских поставщиков транспортных услуг по всем видам транспорта на зарубежные рынки, а также выполняются мероприятия по усилению роли России в формировании международной транспортной политики;

обеспечивается разработка и ввод в действие минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности перемещения всех слоев населения на различных видах транспорта по всей территории страны, а также разрабатываются и вводятся стандарты качества обслуживания пассажиров на всех видах транспорта;

за счет системного комплекса мероприятий обеспечивается достижение уровня безопасности на всех видах транспорта, соответствующего международным и национальным требованиям, а также выполняется единый комплекс мероприятий по стимулированию снижения уровня техногенного воздействия всех видов транспорта на окружающую среду и здоровье человека и достижения международных экологических стандартов на всех видах транспорта;

разрабатываются и вводятся в действие единые интегрированные модели, технологии, стандарты, нормативно-правовая база и методы государственного регулирования, являющиеся общими для различных видов транспорта.

На базе этих комплексных мероприятий и проектов, общих моделей и интеграционных технологий, стандартов и законодательных нормативов, а также общих методов регулирования, имеющих общесоциальную, общеэкономическую и общетранспортную направленность, в рамках программ, направленных на достижение стратегических ориентиров Транспортной стратегии, разрабатываются и реализуются подпрограммы по видам транспорта, учитывающие специфику развития каждого вида транспорта, а также потребности экономики и общества в отношении этих конкретных видов транспорта.

Таким образом, с 2016 по 2030 годы федеральные целевые программы, состоящие из указанных подпрограмм и разрабатываемые для реализации Транспортной стратегии, должны формироваться по следующим направлениям:

формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;

обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны;

обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;

повышение уровня безопасности транспортной системы;

снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;

совершенствование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов Транспортной стратегии;

подготовка и развитие кадрового потенциала транспортного комплекса;

создание эффективной системы управления реализацией Транспортной стратегии;

опережающее развитие научно-технической и технологической базы транспортного комплекса;

автомобильные дороги и автомобильный транспорт;

железнодорожный транспорт;

внутренний водный транспорт;

морской транспорт;

гражданская авиация;

аэронавигация.

6. Риски реализации Транспортной стратегии

Реализация Транспортной стратегии сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению запланированных результатов. К таким рискам можно отнести макроэкономические, геополитические, операционные, социальные, техногенные и экологические риски.

Макроэкономические риски связаны с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы и возникновения бюджетного дефицита.

Источниками возникновения таких рисков являются:

нехватка финансовых средств вследствие опережающего роста цен в отраслях экономики, поставляющих продукцию для железнодорожного транспорта;

снижение объемов грузовых перевозок вследствие недостаточного развития транспортной инфраструктуры;

снижение объемов грузовых перевозок вследствие изменения их структуры и роста доли высокотехнологичных грузов;

снижение объемов транзитных грузовых перевозок вследствие развития альтернативных заграничных маршрутов в обход территории Российской Федерации;

недостаток мощностей и низкий технический уровень развития отечественного машиностроения;

несбалансированное развитие инфраструктуры смежных видов транспорта (дефицит портовых мощностей, складских терминалов и др.);

несоответствие выделенных инвестиций в строительство и техническую базу транспорта требованиям Транспортной стратегии к уровню развития инфраструктуры и качеству транспортных услуг.

Неблагоприятный сценарий развития российской экономики приведет к фактической консервации технической отсталости транспортной инфраструктуры на достаточно продолжительный период времени. Практически это означает срыв реализации Транспортной стратегии и застой транспортной отрасли.

Геополитические риски актуальны для всех видов транспорта. В области мореплавания они ведут к ограничению судоходства и сдерживанию дальнейшего развития российских портовых мощностей. Нестабильность международной обстановки может оказать негативное влияние на реализацию проектов по созданию сети узловых распределительных центров воздушных перевозок (хабов).

Успешная интеграция Российской Федерации в международную транспортную систему во многом зависит от стабильной политической ситуации в соседних регионах. Ухудшение международной обстановки может привести к снижению привлекательности и конкурентоспособности транспортной системы России.

Операционные риски связаны с недостатками в системах и процедурах управления, поддержки и контроля реализации Транспортной стратегии, в том числе с недостатками их нормативно-правового обеспечения.

К операционным рискам относятся риски, связанные с небрежными или некомпетентными действиями персонала, в результате которых может быть причинен материальный ущерб, трансакционные риски, риски операционного контроля, риски систем обеспечения, технологические риски, страховые риски и другие.

К неблагоприятным факторам, увеличивающим эти риски, относятся отсутствие целого ряда основополагающих нормативных правовых и стратегических документов, необходимых для реализации Транспортной стратегии, таких, как перспективная схема размещения производительных сил, основные положения демографической и миграционной политики Российской Федера-

ции, стратегии развития внешней торговли Российской Федерации и другие документы, а также отсутствие транспортного баланса как основного инструмента выявления диспропорций в процессе прогнозирования и установления равновесия между спросом на транспортные услуги и их предложением и многие другие факторы.

Возникновение социальных рисков определяется:

ухудшением демографической ситуации и снижением спроса на пассажирские и грузовые перевозки;

дефицитом квалифицированной рабочей силы, оттоком высококвалифицированных кадров в другие отрасли экономики вследствие более низкой заработной платы на транспорте;

дефицитом трудовых ресурсов для реализации инфраструктурных транспортных проектов в удаленных регионах, в первую очередь в регионах Сибири и Дальнего Востока.

Техногенные и экологические риски обусловлены высокой степенью физического износа технических средств, человеческого фактора, природными явлениями, а также вандалистскими и террористическими действиями. Устранение их последствий требует серьезных дополнительных капиталовложений и приведет к отвлечению средств с других объектов транспортной системы.

К числу основных таких рисков относятся:

сбои в организации движения вследствие аварий на промышленных объектах, связанных с обеспечением работы транспорта;

сбои в организации движения транспортных средств вследствие техногенных аварий на смежных видах транспорта, в акваториях морских портов, на основных автотрассах и в непосредственной близости от железных дорог;

временная приостановка работы транспорта вследствие возникновения пожаров и стихийных бедствий;

снижение экологической безопасности транспорта вследствие возникновения техногенных аварий на объектах транспорта.

В числе побочных последствий таких происшествий можно ожидать снижение инвестиционной привлекательности и рейтинга доверия к транспортной отрасли со стороны кредитных организаций и международных финансовых институтов.

Прямыми последствиями указанных рисков является неполное достижение целей Транспортной стратегии.

Предложенные в Транспортной стратегии механизмы и планы реализации сформированы таким образом, чтобы свести к минимуму возможные негативные последствия указанных рисков при ее реализации.

VII. ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Реализация Транспортной стратегии будет проходить в два этапа:

первый этап (до 2015 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 (2016—2030 годы) — интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного пути развития России.

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 рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» и других действующих программ, и включает развитие современной и эффективной транспортной

инфраструктуры, обеспечивающей необходимые пропускные способности на основных направлениях перевозок, обновление парков транспортных средств, состава морского, речного и воздушного флота, совершенствование технологических процессов. Эти задачи направлены на ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения, повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализацию транзитного потенциала страны, повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

На этом этапе основное внимание при развитии транспортной инфраструктуры будет уделено формированию единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов, ликвидации существующих разрывов и «узких мест» транспортной сети, в том числе в азиатской части России, 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 прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

Основные направления развития в отраслевом разрезе на первом этапе характеризуются:

в области железнодорожного транспорта — модернизацией подвижного состава, постоянных устройств и сооружений, увеличением пропускной способности участков железнодорожной сети, формированием направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенных веса и нагрузки на ось, строительством железнодорожных линий в районах нового освоения и для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, развитием сети железных дорог на направлениях международных транспортных коридоров, строительством обходов крупных железнодорожных узлов, предоставлением для всех перевозчиков недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры, равных условий для конкуренции и единых требований к обеспечению безопасности;

в области дорожного хозяйства — повышением доступности дорожной сети для населения, началом формирования сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, строительством и реконструкцией автомобильных дорог в районах Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающих освоение природных ресурсов и связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью, а также строительством обходов крупнейших городов;

в области воздушного транспорта — развитием международных узловых аэропортов (хабов), сети внутрироссийских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, кардинальным обновлением парка воздушных судов, развитием аэронавигационной системы России и созданием укрупненных центров управления воздушным движением;

в области морского транспорта — увеличением пропускной способности российских морских портов и провозной способности отечественного транспортного флота, обновлением морского флота, обеспечением роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах;

в области внутреннего водного транспорта — устранением участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, развитием портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения, увеличением протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой, реконструкцией гидротехнических

сооружений, реконструкцией пассажирских вокзалов и улучшением качества обслуживания пассажиров, а также строительством грузового и пассажирского флота.

Второй этап реализации Транспортной стратегии включает:

создание рынка конкурентоспособных 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 и повышения ее конкурентоспособности, эффективности и качества транспортного обслуживания, создания инфраструктурных условий для развития новых «точек» экономического роста в стране;

расширение опорной транспортной сети;

реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС и с другими государствами;

диверсификацию направлений экспортных поставок российских углеводородов;

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения, 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 России, что включает:

создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта;

увеличение пропускной способности и достижение лучших мировых показателей по скоростным параметрам транспортной инфраструктуры, 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;

освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

На этом этапе транспортная система должна достичь уровня, обеспечивающего отсутствие инфраструктурных ограничений перспективного социально-экономического развития страны.

Сбалансированное развитие транспортной системы страны позволит повысить конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках, приблизить показатели мобильности населения к уровню развитых стран, что будет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране, а также снизить дифференциацию по доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества.

Предусматривается обеспечить население качественными транспортными услугами в соответствии с минимальными социальными транспортными стандартами. Предполагается обеспечить постепенное повышение уровня этих стандартов по прогрессивной шкале.

Продолжится развитие всех видов транспорта. Особое внимание будет уделяться комплексному развитию крупных транспортных узлов и созданию транспортно-логистической инфраструктуры.

Основные направления развития на втором этапе характеризуются:

в области железнодорожного транспорта — развитием основных магистральных направлений, строительством обходов крупных узлов, формированием глубокого обхода Московского узла, строительством вторых и третьих мостовых переходов через р. Волга, р. Обь, р. Амур и других, а также существенным расширением полигона скоростного движения;

в области воздушного транспорта — расширением аэродромной сети в результате развития, главным образом, региональной авиатранспортной инфраструктуры, развитием инфраструктуры аэропортов, в том числе не вошедших в состав опорной сети, поддержанием в эксплуатационной годности аэропортов опорной сети и обеспечением сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта;

в области дорожного хозяйства — развитием 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 России, автомобильных дорог, соединяющих между собой административные центры субъектов Российской Федерации по кратчайшему расстоянию, региональных автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров и обеспечивающих подъезд к автомобильным пунктам пропуска, автомобильных дорог, обеспечивающих автотранспортные связи субъектов, расположенных на северо-востоке страны, с дорожной сетью России, автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд от федеральной дорожной сети России 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, комплексной модернизацией и развитием дорожной сети в крупнейших транспортных узлах России, строительством и реконструкцией автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог;

в области развития общественного пассажирского транспорта — развитием выделенной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования, систем городского внеуличного транспорта, а также развитием интермодальных систем перевозок пассажиров, модернизацией и ростом парков подвижного состава;

в области морского транспорта — увеличением пропускной способности морских портов и повышением эффективности их работы в 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 — развитием инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, включая развитие воднотранспортного соединения между Азово-Черноморским и Каспийским бассейнами, а также развитием туристического бизнеса.

Необходимым условием реализации Транспортной стратегии на всех этапах является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях государственно-частного партнерства.

VIII. ОЦЕНКА НЕОБХОДИМОГО РЕСУРСНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

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, имеющих важное социально-экономическое значение, а также обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы;

обеспечение безопасности на транспорте;

выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств, объектов транспорта и путей сообщения, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности;

обеспечение функций государственного регулирования и управления в транспортной отрасли;

проведение фундаментальных научных исследований и 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 с целью реализации наиболее значимых инвестиционных проектов в сфере транспорта;

направление средств в уставные капиталы юридических лиц;

разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка транспортных средств, в том числе содействие в развитии лизинга современных транспортных средств, страхования и кредитования перевозчиков;

предоставление льгот при установлении условий аренды государственного имущества, землеотвода и землепользования.

Общий объем капитальных вложений в Транспортной стратегии рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость и оценивается в 170,6 трлн. рублей.

Оценка объемов капитальных вложений по видам транспорта и этапам реализации Транспортной стратегии приведена в приложении № 4.

Доля суммарных капитальных вложений на реализацию Транспортной стратегии по отношению к суммарному внутреннему валовому продукту России составит в среднем 3,97 процента.

Доля суммарных инвестиций в основной капитал в суммарных инвестициях России за 2010—2015 годы составит 12,7 процента и за период 2016—2030 годов — 10 процентов.

Капитальные вложения в 2010—2015 годах учитываются при реализации утвержденных Правительством Российской Федерации федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009—2015 годы)», «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007—2010 годы)», «Глобальная навигационная система», программы строительства олимпийских объектов и развития г. Сочи как горноклиматического курорта и других программ.

Государственные капитальные вложения за счет средств федерального бюджета предусматривается выделять прежде всего 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;

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, а также развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта.

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.

Для развития отечественного производства материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации целесообразно предусмотреть меры по государственной поддержке их производителей, стимулирующие переход к инновационной модели развития и привлечение частных инвестиций как в транспортную отрасль, так и сегменты промышленности, занятые изготовлением современных материалов, машин и оборудования для транспортной системы. Такими мерами могут быть таможенно-тарифное регулирование, направленное на снижение ввозных пошлин на оборудование, а также субсидирование процентной ставки по кредитам для предприятий, осуществляющих производство современного оборудования и его приобретение для использования в транспортном комплексе.

Затраты на научное обеспечение реализации Транспортной стратегии составят за 2010—2030 годы 1,26 трлн. рублей в ценах соответствующих лет.

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.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года

Объем перевозок грузов и пассажиров в 2000—2007 годах

Показатели	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год
Объем перевозок грузов — всего, млн. тонн	10217,6	10502,4	10721,3	10964	11299	11606,1	11821,3	12068,8
из них транспорт общего пользования	1749,6	1782,4	1743,3	1813	1879	2046,1	2189,2	2167,8
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный общего пользования	1046,8	1057,5	1083,7	1160,9	1221,2	1273,3	1311,1	1344,2
железнодорожный промышленный	3140	3156	3133	3172	3345	3487	3591,7	3682,4
автомобильный	5878	6125	6348	6469	6568	6685	6753,3	6861,4
из них общего пользования	550	561	503	490	493	612	712,9	642,8
воздушный*	0,55	0,61	0,63	0,62	0,65	0,63	0,64	0,73
внутренний водный	116,8	129,5	118,7	125,8	135	134,2	139,2	153,4
морской**	35,4	33,8	37,3	35,7	29,1	26	25,4	26,7
Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования — всего, млн. человек	44835,3	44041	42608	40067,9	39107,6	30109,2	27942,2	25023,2
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	1418,8	1305,9	1270,7	1303,5	1335,1	1339	1339	1318,7
автомобильный	23001	22517	21919	20893,6	21018,2	16364,4	15782	14477,3
воздушный *	21,8	25,1	26,5	29,4	33,8	35,1	38	45,1
внутренний водный	27,7	30	28,8	24,4	25,5	20,7	19,6	21,5
наземный городской электрический	16180	15958	15163	13612	12484	8776	7119,6	5632,2
метрополитен	4186	4205	4200	4205	4211	3574	3644	3528,4

*Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.
**Перевозки судами, зарегистрированными под Государственным флагом Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года

Прогноз перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2030 года

	2000 год	2005 год	2006 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и грузооборота по инерционному варианту развития транспортной системы России до 2030 года								
Перевозки грузов — всего, млн. тонн	10217,6	11606,1	11821,3	12068,8	12544,3	13960,6	15951,8	17858
из них транспорт общего пользования	1749,6	2046,1	2189,2	2167,8	2348,1	2750,6	3121,8	3558
в том числе по видам транспорта:								
автомобильный	5878	6685	6753,3	6861,4	6955	7500	8800	10000
из них общего пользования	550	612	712,9	642,8	709,1	790	970	1200
железнодорожный общего пользования	1046,8	1273,3	1311,1	1344,2	1442	1720	1850	1970
железнодорожный промышленный	3140	3487	3591,7	3682,4	3950,3	4500	5000	5500
морской	35,4	26	25,4	26,7	35,8	60	110	170
внутренний водный	116,8	134,2	139,2	153,4	160,1	179,2	190	215
воздушный*	0,55	0,63	0,64	0,73	1,1	1,4	1,8	3
Грузооборот — всего, млрд. ткм	1745,9	2232,1	2332,6	2480	2784	3188,7	3506,1	3860,6
из них транспорт общего пользования	1591,9	2045,4	2144,3	2304,1	2607,3	2985,7	3284,1	3634,6
в том числе по видам транспорта:								
автомобильный	153	194	198,8	205,9	230	260	290	320
из них общего пользования	23	37	42,2	62,5	88,1	95	110	140
железнодорожный общего пользования	1373,2	1858,1	1950,9	2090,3	2344,2	2630	2850	3050

железнодорожный промышленный	24	29,7	31,7	32,5	34,8	38	42	46
морской	122,2	60,3	61,6	61,9	84,6	160	210	300
внутренний водный	71	87,2	86,7	86	85,2	93,1	104	130,6
воздушный*	2,5	2,8	2,9	3,4	5,2	7,6	10,1	14

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по инерционному варианту развития транспортной системы России до 2030 года

Перевозки пассажиров — всего, млн. человек	57160,3	42561,8	40941,6	38848,2	41021,9	43803,1	47283,3	52096,7
из них транспорт общего пользования	44835,3	30109,2	27942,2	25023,2	24724,8	24143,8	24097	25857,7
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	1418,8	1339	1339,0	1318,7	1353,5	1369,6	1410	1440
автомобильный**	35326	28817	28781,4	28302,3	30780	34096,9	37800	41600
из них общего пользования	23001	16364,4	15782	14477,3	14482,9	14437,6	14613,7	15361
внутренний водный	27,7	20,7	19,6	21,5	25,4	28,2	30,6	38,7
воздушный*	21,8	35,1	38	45,1	58	70	99	138
городской наземный электрический	16180	8776	7119,6	5632,2	5101,3	4488,4	4113,8	4900
метрополитен	4186	3574	3644	3528,4	3703,7	3750	3829,9	3980
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км	732,8	754,7	838	858,7	981,2	1139,1	1395,9	1610
из них транспорт общего пользования	486	468,5	494,2	491,8	537,7	609,1	673,6	840
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	167,1	172,2	177,6	174,1	179,4	184	193,2	202,3
автомобильный**	411,2	423,9	497,9	511,5	597,9	690	890	960
в том числе общего пользования	164,4	137,7	154,1	144,6	154,4	160	167,69	190
внутренний водный	0,95	0,88	0,9	0,96	1,15	1,3	1,4	1,8
воздушный*	53,4	85,8	93,9	111	140,6	202,2	250	380

	2000 год	2005 год	2006 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
городской наземный электрический	53,2	28,5	23,5	18,5	17	15,2	14,1	16
метрополитен	46,9	43,4	44,2	42,6	45,1	46,4	47,2	49,9

Прогноз перевозок грузов и грузооборота по энерго-сырьевому варианту развития транспортной системы России до 2030 года

Перевозки грузов — всего, млн. тонн	10217,6	11606,1	11821,3	12068,8	12504,6	14202,4	15619,2	18227,6
из них транспорт общего пользования	1749,6	2046,1	2189,2	2167,8	2325,9	2831,7	3267,1	3747,6
в том числе по видам транспорта:								
автомобильный	5878	6685	6753,3	6861,4	6915,4	7478,7	8124,1	10500
из них общего пользования	550	612	712,9	642,8	687	808	972	1260
железнодорожный общего пользования	1046,8	1273,3	1311,1	1344,2	1442	1758	1950	1970
железнодорожный промышленный	3140	3487	3591,7	3682,4	3950,3	4700	5200	5240
морской	35,4	26	25,4	26,7	35,8	85	140	252
внутренний водный	116,8	134,2	139,2	153,4	160,1	179,2	203	262,4
воздушный*	0,55	0,63	0,64	0,73	1	1,5	2,1	3,2
Грузооборот — всего, млрд. ткм	1745,9	2232,1	2332,6	2480	2780,8	3287,9	3853	4197,2
из них транспорт общего пользования	1591,9	2045,4	2144,3	2304,1	2603,3	3076,6	3601	3859,5
в том числе по видам транспорта:								
автомобильный	153	194	198,8	205,9	227	267,6	312,1	420
из них общего пользования	23	37	42,2	62,5	84,3	98,6	106,9	129,5
железнодорожный общего пользования	1373,2	1858,1	1950,9	2090,3	2344,2	2677	3050	3050
железнодорожный промышленный	24	29,7	31,7	32,5	34,8	42,3	46,8	47,2

морской	122,2	60,3	61,6	61,9	84,6	200,6	330,4	535,7
внутренний водный	71	87,2	86,7	86	85,2	93,1	104	130,6
воздушный*	2,5	2,8	2,9	3,4	5	7,3	9,7	13,7

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по энерго-сырьевому варианту развития транспортной системы России до 2030 года

Перевозки пассажиров — всего, млн. человек	57160,3	42561,8	40941,6	38848,2	41021,9	43849,3	48272,4	53460,9
из них транспорт общего пользования	44835,3	30109,2	27942,2	25023,2	24724,8	24190	24136,5	26018,2
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	1418,8	1339	1339	1318,7	1353,5	1369,6	1432,9	1445
автомобильный*	35326	28817	28781,4	28302,3	30780	34096,9	38749,6	42803,7
из них общего пользования	23001	16364,4	15782	14477,3	14482,9	14437,6	14613,7	15361
внутренний водный	27,7	20,7	19,6	21,5	25,4	28,2	31,9	40,8
воздушный*	21,8	35,1	38	45,1	58	85,1	114,3	150
городской наземный электрический	16180	8776	7119,6	5632,2	5101,3	4488,4	4113,8	5000
метрополитен	4186	3574	3644	3528,4	3703,7	3781,1	3829,9	4021,4
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км	732,8	754,7	838	858,7	981,2	1179,2	1443,8	1718,5
из них транспорт общего пользования	486	468,5	494,2	491,8	537,7	611,8	694,2	906,3
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	167,1	172,2	177,6	174,1	179,4	185	201,8	202,3
автомобильный**	411,2	423,9	497,9	511,5	597,9	729,1	917,2	1027,3
из них общего пользования	164,4	137,7	154,1	144,6	154,4	161,7	167,6	215,1
внутренний водный	0,95	0,88	0,9	0,96	1,15	1,3	1,49	2
воздушный*	53,4	85,8	93,9	111	140,6	202,2	262	420
городской наземный электрический	53,2	28,5	23,5	18,5	17	15,2	14,1	17
метрополитен	46,9	43,4	44,2	42,6	45,1	46,4	47,2	49,9

	2000 год	2005 год	2006 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Прогноз перевозок грузов и грузооборота по инновационному варианту развития транспортной системы России до 2030 года								
Перевозки грузов — всего, млн. тонн	10217,6	11606,1	11821,3	12068,8	12544,3	14823,9	16755,5	20679,4
из них транспорт общего пользования	1749,6	2046,1	2189,2	2167,8	2348,1	2853,9	3315,5	4219,4
в том числе по видам транспорта:								
автомобильный	5878	6685	6753,3	6861,4	6955	8100	9260	12300
из них общего пользования	550	612	712,9	642,8	709,1	830	1020	1550
железнодорожный общего пользования	1046,8	1273,3	1311,1	1344,2	1442	1758	1950	2150
железнодорожный промышленный	3140	3487	3591,7	3682,4	3950,3	4700	5200	5710
морской	35,4	26	25,4	26,7	35,8	85	140	252
внутренний водный	116,8	134,2	139,2	153,4	160,1	179,2	203	262,4
воздушный*	0,55	0,63	0,64	0,73	1,1	1,7	2,5	5
Грузооборот — всего, млрд. ткм	1745,9	2232,1	2332,6	2480	2784	3311,7	3899,3	4565,1
из них транспорт общего пользования	1591,9	2045,4	2144,3	2304,1	2607,3	3086,4	3626	4224,7
в том числе по видам транспорта:								
автомобильный	153	194	198,8	205,9	230	290	356,5	467
из них общего пользования	23	37	42,2	62,5	88,1	107	130	178
железнодорожный общего пользования	1373,2	1858,1	1950,9	2090,3	2344,2	2677	3050	3300
железнодорожный промышленный	24	29,7	31,7	32,5	34,8	42,3	46,8	51,4
морской	122,2	60,3	61,6	61,9	84,6	200,6	330,4	595,2
внутренний водный	71	87,2	86,7	86	85,2	93,1	104	130,6
воздушный*	2,5	2,8	2,9	3,4	5,2	8,7	11,6	20,9

Прогноз перевозок пассажиров и пассажирооборота по инновационному варианту развития транспортной системы России до 2030 года

Перевозки пассажиров — всего, млн. человек	57160,3	42561,8	40941,6	38848,2	41591,3	45452,1	51793,7	62377,4
из них транспорт общего пользования	44835,3	30109,2	27942,2	25023,2	24861,3	25022,1	26063,7	29557,1
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	1418,8	1339	1339	1318,7	1367	1380	1470,7	1590
автомобильный**	35326	28817	28781,4	28302,3	31308,3	35424,1	41499,5	50587,7
из них общего пользования	23001	16364,4	15782	14477,3	14578,3	14994,1	15769,5	17767,4
внутренний водный	27,7	20,7	19,6	21,5	25,7	30	33,9	43,4
воздушный*	21,8	35,1	38	45,1	59,5	86,1	126,5	240
городской наземный электрический	16180	8776	7119,6	5632,2	5123,5	4675,6	4646,5	5498
метрополитен	4186	3574	3644	3528,4	3707,3	3856,3	4016,6	4418,3
Пассажирооборот — всего, млрд. пасс.-км	732,8	754,7	838,2	858,7	998,9	1214,4	1545,2	1942,1
из них транспорт общего пользования	486	468,5	494,4	491,8	543,8	625,4	747,1	1164
в том числе по видам транспорта:								
железнодорожный	167,1	172,2	177,8	174,1	181	188,7	209,3	231,3
автомобильный*	411,2	423,9	497,9	511,5	610,5	756,9	979	1042,1
из них общего пользования	164,4	137,7	154,1	144,6	155,4	167,9	180,9	264
внутренний водный	0,95	0,88	0,88	0,96	1,17	1,37	1,57	2,17
воздушный*	53,4	85,8	93,9	111	144,1	204,3	290	593
городской наземный электрический	53,2	28,5	23,5	18,5	17	15,8	15,9	18,7
метрополитен	46,9	43,4	44,2	42,6	45,1	47,3	49,4	54,8

*Данные по воздушному транспорту приведены по транспортной авиации.

**В общих объемах перевозок пассажиров и пассажирооборота автомобильного транспорта учтены расчетные значения перевозок легковыми автомобилями всех видов собственности.

Прогноз перевозок контейнеров по инновационному варианту, млн. тонн

	2000 год	2005 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	37,2	85,2	108,2	190,4	287,7	393,5	648,2
в том числе по видам транспорта:							
автомобильный	18,6	42,6	54,1	102,7	156,2	215,5	361,2
железнодорожный	12,3	20,3	23,4	37	53,5	70,5	130
морской	5,9	22	30,3	50,2	77	104	150
внутренний водный	0,4	0,3	0,4	0,5	1	3,5	7

Прогноз грузооборота морских портов России по видам сообщений по инновационному варианту, млн. тонн

Вид грузов	2000 год	2005 год	2006 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	182,3	407,7	421	451	542,2	774	885	1025
в том числе:								
экспортно-импортные	159,6	367,4	377,8	388,7	466	685	770	882
транзитные	10,4	14,7	17,9	38,3	45	55	75	90
каботажные	12,3	25,6	25,3	24	31,2	34	40	53

Прогноз грузооборота морских портов России по видам грузов и бассейнам по инновационному варианту, млн. тонн

	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Порты России — всего	451	542,2	774	885	1025
наливные	264,4	310,7	426,3	460	525
сухие	186,6	231,5	347,7	425	500
в том числе контейнеры	30,3	50,2	77	104	150
Северный бассейн	35,3	42	90,5	105	118
наливные	16,6	19,7	54,5	60	70
сухие	18,7	22,3	36	45	48
в том числе контейнеры	0,7	1	2	3	4
Балтийский бассейн	174,1	198,5	266	308,9	346,2
наливные	110,4	128,6	137,1	146	165
сухие	63,7	69,9	128,9	162,9	181,2
в том числе контейнеры	18,3	28,1	40,1	55,3	63,2
Черноморско-Азовский бассейн	149,2	182,8	250,2	266,9	286,2
наливные	106	125,7	176,9	180	183
сухие	43,2	57,1	73,3	86,9	103,2
в том числе контейнеры	3,8	6,1	13,1	15,2	19,2

	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Каспийский бассейн	12,7	16	17,1	23,2	24,6
наливные	5,2	6	6	6	7
сухие	7,5	10	11,1	17,2	17,6
в том числе контейнеры	0,1	0,7	1,2	4	5,1
Дальневосточный бассейн	79,7	102,9	150,2	181	250
наливные	26,2	30,7	51,8	68	100
сухие	53,5	72,2	98,4	113	150
в том числе контейнеры	7,4	14,3	20,6	26,5	58,5

Прогноз общего объема перевозок экспортно-импортных грузов России по инновационному варианту (без трубопроводного транспорта), млн. тонн

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	353,35	650,56	734,68	792,12	1015,2	1106,35	1230,05
Железнодорожный (через сухопутные пограничные переходы)	170,8	242,3	297,6	264	247	228	202
Автомобильный	17,9	33,1	40,3	50	65	80	110
Морской (в сообщении с российскими морскими портами)	159,6	367,4	388,7	466	685	770	882
Внутренний водный (в сообщении с пунктами на внутренних водных путях)	5	7,7	8	12	18	28	35
Воздушный (отправление из аэропортов России российскими и иностранными авиаперевозчиками)	0,05	0,06	0,08	0,12	0,2	0,35	1,05

Прогноз международных перевозок грузов российскими перевозчиками (экспорт, импорт, транзит, перевозки за рубежом) по инновационному варианту, млн. тонн

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	237,4	319,2	382,7	370,2	428,2	498,1	627,4
Железнодорожный (через сухопутные пограничные переходы)	188,3	255,9	322,5	294	285	276	270
Автомобильный	6,5	13,1	16,5	21	31,2	42,5	60,5
Морской (судами под российским флагом)	22,2	20,5	22	29,5	75,8	128	234
Внутренний водный (судами под российским флагом)	20,1	29,3	21,2	25	35	50	60
Воздушный	0,3	0,4	0,5	0,7	1,2	1,6	2,9

Прогноз объемов транзитных перевозок грузов через территорию России, млн.тонн

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Всего	21,8	18	27,9	34,2	42,7	60	100
Железнодорожный	20	17,4	27,2	33,1	40,3	53	76
Автомобильный	0,5	0,5	0,6	1	2	2,5	3
Внутренний водный	1,3	0,1	0,1	0,1	0,4	4,5	21
Кроме того по транзитным авиатрассам	0,01	0,1	0,17	0,3	0,6	0,8	1,4

Прогноз объемов международных перевозок пассажиров на период до 2030 года всеми видами магистрального транспорта по инновационному варианту, млн. человек

Направление перевозок	2000 год	2005 год	2006 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Перевозки между Россией и зарубежными странами, всего	58	75,7	78,8	85	100	125	160	240
в том числе:								
выезд российских граждан в зарубежные страны	38,7	50,8	53,8	58,6	70,6	89,6	114,2	167,1
из них:								
страны дальнего зарубежья	19,6	29,7	31,3	35,1	42,6	54,6	70	106,3
страны СНГ	19,1	21,1	22,5	23,5	28	35	44,2	60,8
въезд в Россию иностранных граждан	19,3	24,9	25	26,4	29,4	35,4	45,8	72,9
из них:								
страны дальнего зарубежья	14,8	20,8	20,6	21,9	22,7	26,7	33	52,4
страны СНГ	4,5	4,1	4,4	4,5	6,7	8,7	12,8	20,5
Перевозки между пунктами, расположенными в третьих странах	0,15	0,18	0,18	0,18	0,29	0,61	2,14	22,22

Прогноз объемов международных перевозок пассажиров по видам транспорта России на период до 2030 года по инновационному варианту, млн. человек

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2006 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Перевозки пассажиров между Россией и зарубежными странами								
Железнодорожный	17,3	22	25,3	25,7	28	32	35	45
Автобусный	6,9	11	11,2	11,4	12,5	16	20	30
в том числе российскими автоперевозчиками	3,2	4,9	5,1	5,4	6,5	8	10	15
Морской	0,004	0,003	0,003	0,003	0,003	0,004	0,004	0,005
Внутренний водный	0,06	0,1	0,1	0,1	0,15	0,15	0,15	0,16

Вид транспорта	2000 год	2005 год	2006 год	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Воздушный транспорт	12,3	23,2	25,6	30,8	39,7	55,5	75,8	145,5
в том числе российскими авиаперевозчиками	8,4	15,9	17,3	20,9	26,2	35	45,5	80
Личные автомобили	17	19,9	20	20,3	25,3	32,6	46,8	64,8
Итого	53,6	76,2	82,2	87,6	105,6	136,3	177,8	285,5
Транзитные перевозки пассажиров								
Автобусный	0,05	0,08	0,08	0,08	0,09	0,11	0,14	0,22
Воздушный транспорт	0	0	0	0	0	0	1	20
Личные автомобили	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5	1	2
Итого	0,15	0,18	0,18	0,18	0,29	0,61	2,14	22,22

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года

Значения индикаторов реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

Инновационный вариант

Наименование	Единицы измерения	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Цель 1. Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры						
1. Густота транспортной сети:						
железные дороги	км/ тыс. км^2	5	5,04	5,29	5,6	6,2
автомобильные дороги	—»—	42,6	50	62	68,4	79
2. Доля протяженности линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности	процентов	9,8	6,3	0,5	0	0
3. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий с 2008 года	км	0	0	5193	10000	20730
4. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	процентов	28,9	29,4	34,7	25	15
5. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	тыс. км	13,7	15,9	18,8	19,8	14,2

Наименование	Единицы измерения	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
6. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования высших категорий (I и II) в общей протяженности автомобильных дорог федерального значения	процентов	47,8	47,8	53,6	62	80
7. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших категорий (I и II)	тыс. км	22,6	25,8	30,5	49	76
8. Протяженность автомагистралей и скоростных дорог	—»—	0,8	0,82	1,8	3	9
9. Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения	процентов	37,5	39,7	48,6	52,5	80
10. Протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения	тыс. км	17,7	21,6	27,9	41,5	76
11. Протяженность автомобильных дорог общего пользования, всего	—»—	724,5	854	1059,6	1169	1350
в том числе:						
автомобильные дороги федерального значения	—»—	47,3	54	56	79	95
автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения	—»—	527,2	510	482	460	410
автомобильные дороги местного значения	—»—	150	290	521,6	630	845
12. Вводы автомобильных дорог общего пользования регионального значения по периодам	—»—	2,5	10,3	24	25	40
13. Протяженность автомобильных дорог необщего пользования	—»—	175	195	230	270	350
14. Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования с 2008 года (с учетом строительства и реконструкции региональных дорог с софинансированием из федерального бюджета и перевода их в категорию федеральных)	—»—	0	6,7	26,8	81,5	147,5
15. Численность аэродромов гражданской авиации	единиц	351	315	335	357	500
16. Численность посадочных площадок гражданской авиации	—»—	1400	1600	1800	2000	2400

Наименование	Единицы измерения	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
17. Увеличение строительства и реконструкции взлетно-посадочных полос по отношению к уровню 2007 года	раз	1	1	6,3	4,1	5,4
18. Перевалка грузов морскими портами России	млн. тонн в год	451	542	774	885	1025
19. Увеличение пропускной способности морских портов по отношению к уровню 2007 года	раз	1	1,31	1,97	2,3	2,63
20. Перевалка грузов в речных портах	млн. тонн	225,5	250	302	365	620
21. Протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России	км	4900	4900	900	0	0
Цель 2. Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны						
22. Скорость доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом	км/сутки	284	295	305	325	350
в том числе:						
контейнеров	—»—	287	350	550	700	1000
из них контейнеров в транзитном сообщении	—»—	600	753	850	1070	1200
маршрутных отправок	—»—	326	346	375	395	420
23. Доля отправок, доставленных железнодорожным транспортом в нормативный (договорный) срок	процентов	88,8	91,4	95	95,8	97
24. Увеличение коммерческой скорости доставки продукции автомобильным транспортом (по отношению к уровню 2007 года)	—»—	100	105	115	125	140
25. Доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок контейнеропригодных грузов автомобильным транспортом	—»—	10	12	20	50	85
26. Доля автомобильного транспорта общего пользования в общем объеме перевозок грузов автомобильным транспортом	—»—	9,4	10,2	10,2	11	12,6
27. Средний возраст парка грузовых автотранспортных средств (общего пользования)	лет	11,5	11	10,5	9,5	8,5
28. Доля парка грузовых автомобилей и автобусов, используемых на междугородных и международных перевозках, оснащенных навигационными системами	процентов	3—5	15	35	60	100

Наименование	Единицы измерения	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
Цель 3. Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами						
29. Подвижность населения	пасс.-км на 1 человека в год	6043	7049	8516	10723	13266
30. Участковая скорость движения поездов:						
пассажирское движение в дальнем следовании	км/ч	56,7	57,4	60,3	62,1	66
в том числе на основных пассажирских направлениях	—»—	60,7	62,1	66,4	68,3	72
пассажирское движение в пригородном сообщении	—»—	43,1	43,7	44,8	46	48
31. Прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (нарастающим итогом к 2006 году)	единиц	227	1440	3257	7800	20000
32. Доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан	процентов	5	8	25	55	90
33. Средний возраст парка пассажирских автотранспортных средств	лет	9	9	8	7	5—6
34. Коэффициент авиационной подвижности	поездок/человек	0,3	0,4	0,7	0,9	1,7
35. Доля пассажирских самолетов, эксплуатируемых менее 10 лет в составе коммерческого парка	процентов	8	15	30	60	60
36. Регулярность пассажирских перевозок воздушным транспортом	—	0,78	0,9	0,95	0,98	0,985
37. Коэффициент доступности авиаперевозок	единиц	1,7	1,75	1,85	2	5
Цель 4. Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны						
38. Перевозки транзитных грузов через территорию России	млн. тонн	27,9	34,2	42,7	60	100
39. Экспорт транспортных услуг	млрд. долларов США	10,3	13,1	23,4	41	80
увеличение к 2007 году	раз	1	1,3	2,3	4	7,8
40. Рост объемов перевозок экспортно-импортных грузов универсальными видами транспорта по факту пересечения границы (по отношению к уровню 2007 года)	процентов	100	108	138	151	167

Наименование	Единицы измерения	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
41. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов	процентов	40,9	42	48	50	50
42. Доля в суммарном дедвейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, судов под российским флагом	—»—	36,4	38,5	64,6	65,1	70
43. Суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Россией	млн. тонн	16,2	18,7	22,6	27,8	38,9
в том числе под российским флагом	—»—	5,9	7,2	14,6	18,1	27,2
44. Доля экспорта в общем объеме авиатранспортных услуг российских авиакомпаний	процентов	14	19	21	22	29
Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы						
45. Снижение уровня аварийности на железнодорожном транспорте (по отношению к уровню 2007 года)	процентов	100	86	66	58	43
46. Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях	число погибших на 100 тыс. населения	23,5	20	16	12	8
47. Число авиакатастроф на 100 тыс. часов налета на регулярных перевозках	единиц/ 100 тыс. час	0,18	0,03	0,01	0,009	0,008
48. Выпуск пилотов коммерческой авиации образовательными учреждениями Минтранса России	человек	220	220	1200	1700	2400
Цель 6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду						
49. Снижение энергоемкости перевозок на железнодорожном транспорте (к уровню 2007 года):						
удельный расход электроэнергии на тягу поездов (поездная работа)	процентов	100	97	93,6	90	85,6
удельный расход условного топлива на тягу поездов (поездная работа)	—»—	100	97,4	94,4	93	90,9
50. Снижение на железнодорожном транспорте общего пользования (по отношению к уровню 2007 года):						
выбросов загрязняющих веществ	—»—	100	85	70	53	30
сброса недостаточно очищенных сточных вод	—»—	100	85	65	53	30

Наименование	Единицы измерения	2007 год	2010 год	2015 год	2020 год	2030 год
51. Объем загрязняющих вредных веществ от автотранспортного комплекса (по отношению к уровню 2007 года)	процентов	100	100	95	80	60
52. Доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств	—»—	менее 1	3	9	20	35
53. Доля парка грузовых автомобилей, использующих альтернативные виды топлива	—»—	3	7	10	25	35
54. Доля утилизации отходов (включая вторичную переработку) на автомобильном транспорте	—»—	менее 50	51	65	75	90
55. Доля в общем объеме перевозок российских авиакомпаний самолетов, соответствующих требованиям главы 4 приложения 16 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) по уровню авиационного шума и эмиссии	—»—	30	45	70	85	100
56. Средний расход авиатоплива на единицу транспортной работы на воздушном транспорте	кг/ткм	0,53	0,48	0,38	0,33	0,27

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Транспортной стратегии
Российской Федерации
на период до 2030 года

Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

Инновационный вариант

Капитальные вложения

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010—2030 годы	В том числе		
		2010—2015 годы	2016—2020 годы	2021—2030 годы
Железнодорожный транспорт				
Всего	58080	7665	12928	37487
в том числе:				
федеральный бюджет*	3290	485	780	2025
бюджеты субъектов Российской Федерации*	3354	254	510	2590
внебюджетные средства*	51436	6926	11638	32872

	2010—2030 годы	В том числе		
		2010—2015 годы	2016—2020 годы	2021—2030 годы
Автомобильные дороги				
Всего	59996	6151	9639	44206
в том числе:				
федеральный бюджет*	27916	3527	5112	19277
бюджеты субъектов Российской Федерации*	15428	1895	2711	10822
внебюджетные средства*	16652	729	1816	14107
Морской транспорт				
Всего	9927	689	1475	7763
в том числе:				
федеральный бюджет*	1855	207	375	1273
внебюджетные средства*	8072	482	1100	6490
Внутренний водный транспорт				
Всего	2868	282	518	2068
в том числе:				
федеральный бюджет*	1714	175	327	1212
бюджеты субъектов Российской Федерации*	66	14	14	38
внебюджетные средства*	1088	93	177	818
Воздушный транспорт				
Всего	21079	1336	2769	16974
в том числе:				
федеральный бюджет*	2668	355	515	1798
бюджеты субъектов Российской Федерации*	428	31	53	344
внебюджетные средства*	17983	950	2201	14832
Автомобильный транспорт				
Всего	9375	548	1204	7623
в том числе:				
бюджеты субъектов Российской Федерации*	1325	109	201	1015
внебюджетные средства*	8050	439	1003	6608
Промышленный железнодорожный транспорт				
Всего, внебюджетные средства*	2324	274	414	1636

	2010—2030 годы	В том числе		
		2010—2015 годы	2016—2020 годы	2021—2030 годы
Наземный городской электротранспорт				
Всего	1394	125	252	1017
в том числе:				
бюджеты субъектов Российской Федерации*	1256	107	225	924
внебюджетные средства*	138	18	27	93
Метрополитен				
Всего	3109	453	624	2032
в том числе:				
федеральный бюджет*	467	10	88	369
бюджеты субъектов Российской Федерации*	2032	368	423	1241
внебюджетные средства*	610	75	113	422
Комплексные проекты по развитию транспортной системы				
Всего	2429	772	650	1007
в том числе:				
федеральный бюджет*	1217	368	330	519
бюджеты субъектов Российской Федерации*	18	6	5	7
внебюджетные средства*	1194	398	315	481
Всего по Транспортной стратегии	170581	18295	30473	121813
в том числе:				
федеральный бюджет*	39127	5127	7527	26473
бюджеты субъектов Российской Федерации*	23907	2784	4142	16981
внебюджетные средства*	107547	10384	18804	78359

Затраты на НИОКР

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010—2030 годы	В том числе		
		2010—2015 годы	2016—2020 годы	2021—2030 годы
Всего	1256,64	99,36	182,78	974,5
в том числе:				
федеральный бюджет*	312,26	22,93	45,7	243,63
внебюджетные средства*	944,38	76,43	137,08	730,87

* 2016—2030 годы — предварительные прогнозные значения.

Оценка потребности в материальных ресурсах

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	В том числе по этапам реализации Транспортной стратегии	
			2010—2015 годы	2016—2030 годы
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования*:				
локомотивы	единиц	23397	11675	11722
в том числе модернизация	—»—	4171	4171	—
грузовые вагоны	тыс. единиц	996	485,5	510,5
пассажирские вагоны	единиц	23064	10347	12717
в том числе модернизация	—»—	1697	1697	—
моторвагонный подвижной состав	—»—	24450	8710	15740
в том числе модернизация	—»—	460	460	—
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования*:				
магистральные вагоны	тыс. единиц	142,24	66,70	75,54
промышленные вагоны	—»—	77,25	36,73	40,52
локомотивы:				
новые	единиц	4918	1648	3270
модернизированные	—»—	14985	6810	8175
Обновление парка воздушных судов:				
магистральные пассажирские самолеты	—»—	1600	400	1200
региональные пассажирские самолеты	—»—	878	278	600
грузовые самолеты	—»—	415	65	350
вертолеты	—»—	2600	600	2000
Поставки морских судов:				
транспортный флот:				
количество судов	—»—	541	144	397
тоннаж	тыс. тонн дедвейта	25585,8	6116,5	19469,3
пассажирский флот	единиц	56	21	35
обеспечивающий флот	—»—	430	90	340
Поставки судов для внутреннего водного транспорта:	—»—			
самоходный грузовой транспортный флот	—»—	1550	50	1500
несамоходный грузовой транспортный флот	—»—	2442	42	2400
пассажирский флот	—»—	290	5	285
вспомогательный флот, включая технический	—»—	1543	467	1076
Поставки автомобилей:				
грузовые автомобили	тыс. единиц	11830	2970	8860

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	В том числе по этапам реализации Транспортной стратегии	
			2010—2015 годы	2016—2030 годы
легковые автомобили	тыс. единиц	71500	19500	52000
из них личного пользования	—»—	61500	17000	44500
автобусы	—»—	1480	460	1020
Оценка необходимых поставок:				
песок	млн. куб. м	2040	320	1720
песчано-гравийная смесь	—»—	900	140	760
щебень	—»—	1045	165	880
цемент	млн. тонн	617	97	520
металл	—»—	60	15	45
битум	—»—	85	20	65

*В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. На первом этапе реализации Транспортной стратегии приведены данные за 2008—2015 годы.

Энерго-сырьевой вариант

Капитальные вложения

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010—2030 годы	В том числе	
		2010—2015 годы	2016—2030 годы
Железнодорожный транспорт			
Всего	54285	7665	46620
в том числе:			
федеральный бюджет	—	485	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	254	—
внебюджетные средства	—	6926	—
Автомобильные дороги			
Всего	56197	6151	50046
в том числе:			
федеральный бюджет	—	3527	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	1895	—
внебюджетные средства	—	729	—
Морской транспорт			
Всего	8889	689	8200
в том числе:			
федеральный бюджет	—	207	—
внебюджетные средства	—	482	—

	2010—2030 годы	В том числе	
		2010—2015 годы	2016—2030 годы
Внутренний водный транспорт			
Всего	2382	282	2100
в том числе:			
федеральный бюджет	—	175	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	14	—
внебюджетные средства	—	93	—
Воздушный транспорт			
Всего	19236	1336	17900
в том числе:			
федеральный бюджет	—	355	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	31	—
внебюджетные средства	—	950	—
Автомобильный транспорт			
Всего	8648	548	8100
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	109	—
внебюджетные средства	—	439	—
Промышленный железнодорожный транспорт			
Всего, внебюджетные средства	1674	274	1400
Наземный городской электротранспорт			
Всего	1775	125	1650
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	107	—
внебюджетные средства	—	18	—
Метрополитен			
Всего	4329	453	3876
в том числе:			
федеральный бюджет	—	10	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	368	—
внебюджетные средства	—	75	—
Комплексные проекты по развитию транспортной системы			
Всего	1472	772	700
в том числе:			
федеральный бюджет	—	368	—

	2010—2030 годы	В том числе	
		2010—2015 годы	2016—2030 годы
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	6	—
внебюджетные средства	—	398	—
Всего по Транспортной стратегии	158887	18295	140592
в том числе:			
федеральный бюджет	—	5127	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	2784	—
внебюджетные средства	—	10384	—

Затраты на НИОКР

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010—2030 годы	В том числе	
		2010—2015 годы	2016—2030 годы
Всего	958,34	99,36	858,98
в том числе:			
федеральный бюджет	159,72	22,93	136,79
внебюджетные средства	798,62	76,43	722,19

Оценка потребности в материальных ресурсах

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	В том числе по этапам реализации Транспортной стратегии	
			2010—2015 годы	2016—2030 годы
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования*:				
локомотивы	единиц	21753	11675	10078
в том числе модернизация	—»—	4171	4171	—
грузовые вагоны	тыс. единиц	777,3	485,5	291,8
пассажирские вагоны	единиц	21854	10347	11507
в том числе модернизация	—»—	1697	1697	—
моторвагонный подвижной состав	—»—	21502	8710	12792
в том числе модернизация	—»—	460	460	—
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования*:				
магистральные вагоны	тыс. единиц	133,87	64,57	69,3
промышленные вагоны	—»—	72,74	35,56	37,18
локомотивы:				
новые	единиц	4600	1600	3000
модернизированные	—»—	13500	6000	7500

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	В том числе по этапам реализации Транспортной стратегии	
			2010—2015 годы	2016—2030 годы
Обновление парка воздушных судов:				
магистральные пассажирские самолеты	единиц	1250	400	850
региональные пассажирские самолеты	—»—	728	278	450
грузовые самолеты	—»—	315	65	250
вертолеты	—»—	2000	600	1400
Поставки морских судов:				
транспортный флот:				
количество судов	—»—	501	144	357
тоннаж	тыс. тонн дедвейта	23638,9	6116,5	17522,4
пассажирский флот	единиц	53	21	32
обеспечивающий флот	—»—	396	90	306
Поставки судов для внутреннего водного транспорта:				
самоходный грузовой транспортный флот	—»—	1400	50	1350
несамоходный грузовой транспортный флот	—»—	2202	42	2160
пассажирский флот	—»—	262	5	257
вспомогательный флот, включая технический	—»—	1435	467	968
Поставки автомобилей:				
грузовые автомобили	тыс. единиц	11120	2970	8150
легковые автомобили	—»—	67300	19500	47800
из них личного пользования	—»—	58000	17000	41000
автобусы	—»—	1400	460	940
Оценка необходимых поставок:				
песок	млн. куб. м	1880	320	1560
песчано-гравийная смесь	—»—	820	140	680
щебень	—»—	965	165	800
цемент	млн. тонн	567	97	470
металл	—»—	55	15	40
битум	—»—	78	18	60

*В соответствии со Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. На первом этапе реализации Транспортной стратегии приведены данные за 2008—2015 годы.

Инерционный вариант

Капитальные вложения

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010—2030 годы	В том числе	
		2010—2015 годы	2016—2030 годы
Железнодорожный транспорт			
Всего	46585	7665	38920
в том числе:			
федеральный бюджет	—	485	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	254	—
внебюджетные средства	—	6926	—
Автомобильные дороги			
Всего	47897	6151	41746
в том числе:			
федеральный бюджет	—	3527	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	1895	—
внебюджетные средства	—	729	—
Морской транспорт			
Всего	7489	689	6800
в том числе:			
федеральный бюджет	—	207	—
внебюджетные средства	—	482	—
Внутренний водный транспорт			
Всего	2082	282	1800
в том числе:			
федеральный бюджет	—	175	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	14	—
внебюджетные средства	—	93	—
Воздушный транспорт			
Всего	16336	1336	15000
в том числе:			
федеральный бюджет	—	355	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	31	—
внебюджетные средства	—	950	—

	2010—2030 годы	В том числе	
		2010—2015 годы	2016—2030 годы
Автомобильный транспорт			
Всего	7348	548	6800
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	109	—
внебюджетные средства	—	439	—
Промышленный железнодорожный транспорт			
Всего, внебюджетные средства	1474	274	1200
Наземный городской электротранспорт			
Всего	1475	125	1350
в том числе:			
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	107	—
внебюджетные средства	—	18	—
Метрополитен			
Всего	3829	453	3376
в том числе:			
федеральный бюджет	—	10	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	368	—
внебюджетные средства	—	75	—
Комплексные проекты по развитию транспортной системы			
Всего	1372	772	600
в том числе:			
федеральный бюджет	—	368	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	6	—
внебюджетные средства	—	398	—
Всего по Стратегии	135887	18295	117592
в том числе:			
федеральный бюджет	—	5127	—
бюджеты субъектов Российской Федерации	—	2784	—
внебюджетные средства	—	10384	—

Затраты на НИОКР

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет с учетом НДС)

	2010—2030 годы	В том числе	
		2010—2015 годы	2016—2030 годы
Всего	683,62	99,36	584,26
в том числе:			
федеральный бюджет	109,38	22,93	86,45
внебюджетные средства	574,24	76,43	497,81

Оценка потребности в материальных ресурсах

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	В том числе по этапам реализации Транспортной стратегии	
			2010—2015 годы	2016—2030 годы
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта общего пользования:				
локомотивы	единиц	20584	11675	8909
в том числе модернизация	—»—	4171	4171	—
грузовые вагоны	тыс. единиц	715,5	485,5	230
пассажирские вагоны	единиц	20012	10347	9665
в том числе модернизация	—»—	1697	1697	—
моторвагонный подвижной состав	—»—	20672	8710	11962
в том числе модернизация	—»—	460	460	—
Обновление подвижного состава железнодорожного транспорта необщего пользования:				
магистральные вагоны	тыс. единиц	121,98	64,57	57,41
промышленные вагоны	—»—	66,36	35,56	30,8
локомотивы:				
новые	единиц	4085	1600	2485
модернизированные	—»—	12213	6000	6213
Обновление парка воздушных судов:				
магистральные пассажирские самолеты	—»—	1200	400	800
региональные пассажирские самолеты	—»—	678	278	400
грузовые самолеты	—»—	265	65	200
вертолеты	—»—	1800	600	1200
Поставки морских судов:				
транспортный флот:				
количество судов	—»—	446	144	302
тоннаж	тыс. тонн дедвейта	20913,2	6116,5	14796,7
пассажирский флот	единиц	48	21	27
обеспечивающий флот	—»—	348	90	258

Наименование ресурсов	Единицы измерения	Всего	В том числе по этапам реализации Транспортной стратегии	
			2010—2015 годы	2016—2030 годы
Поставки судов для внутреннего водного транспорта:				
самоходный грузовой транспортный флот	единиц	1190	50	1140
несамоходный грузовой транспортный флот	—»—	1866	42	1824
пассажирский флот	—»—	222	5	217
вспомогательный флот, включая технический	—»—	1285	467	818
Поставки автомобилей:				
грузовые автомобили	тыс. единиц	9770	2970	6800
легковые автомобили	—»—	59500	19500	40000
из них личного пользования	—»—	51000	17000	34000
автобусы	—»—	1240	460	780
Оценка необходимых поставок:				
песок	млн. куб. м	1310	320	990
песчано-гравийная смесь	—»—	580	140	440
щебень	—»—	675	165	510
цемент	млн. тонн	397	97	300
металл	—»—	48	15	33
битум	—»—	65	15	50