

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года

(Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. N 1734-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. N 1032-р)

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием 3 фундаментальных факторов. Первым фактором является усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг и капитала. Началась структурная перестройка мирового хозяйства, связанная с изменением баланса между экономическими центрами, возрастанием роли региональных экономических союзов и ожидаемым распространением новых технологий. Это влечет за собой изменение национальных и мировых грузо- и пассажиропотоков, рост требований к качеству транспортного обслуживания, обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы, необходимость существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы, что особенно важно в связи с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию. Вторым фактором является возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики все в большей степени определяется качеством профессиональных кадров. Это в полной мере относится и к транспорту как отрасли, идущей по пути инновационного развития. Потребуется существенное улучшение доступности и качества транспортных услуг для населения. При этом будут обеспечены рост производительности труда и улучшение использования трудовых ресурсов в транспортном комплексе, которые станут важнейшими факторами снижения транспортных издержек и повышения конкурентоспособности транспортного комплекса России на мировом рынке. Третьим фактором является исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, усиление приоритета мер инновационного характера и мер по обеспечению глубокой переработки сырья, что требует повышения мобильности населения, грузов, услуг и капитала. Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики, в том числе задачи удовлетворения спроса инновационного сектора на высококачественные транспортно-логистические услуги. Все это требует от российского транспорта существенной перестройки. Предыдущие стратегические документы в области транспорта были разработаны в условиях перехода к стратегии экономического роста. При переходе к интенсивному, инновационному и социально ориентированному типу развития требуется принятие адекватных стратегических решений по развитию транспортного комплекса на долгосрочную перспективу. На новом этапе необходимо сформировать активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли. При этом транспорт как системообразующий элемент экономики и генератор инвестиционного и инновационного спроса на продукцию должен рассматриваться в качестве самостоятельной точки роста экономики. Выбор направлений развития транспортной системы базируется на прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию

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

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

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

II. Оценка состояния и комплексные проблемы развития транспортного комплекса Российской Федерации

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

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Транспорт играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного

потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность развития производства, бизнеса и социальной сферы.

Роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания. Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы. Доступность транспортных услуг и их объем определяют полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социальных потребностей.

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

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

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Увеличение скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров - в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

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

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

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

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

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

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

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

В России в последние годы проводилась модернизация транспортной инфраструктуры, что позволило удовлетворить имевшийся спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать

определенный задел для дальнейшего развития.

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

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

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

В последние годы увеличению объема перевозок грузов и пассажиров способствовали позитивные изменения в социально-экономическом положении страны. Объем перевозок грузов и пассажиров в 2000 - 2012 годах приведен в приложении N 1.

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

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

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

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

На автомобильный транспорт приходится 56 процентов общего объема перевозок грузов и 8,6 процента общего грузооборота, 44 процента объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг.

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

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

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

С начала осуществления программы экономических реформ доминирующее положение в сфере транспорта занял негосударственный сектор. Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время на автомобильном транспорте выполняется 95,8 процента перевозок грузов и 20,8 процента перевозок пассажиров, на морском -

соответственно 97,9 процента и 98,8 процента, на внутреннем водном - 94,4 процента и 86 процентов, на воздушном - 94,4 процента и 78,7 процента, на промышленном железнодорожном - 69,1 процента перевозок грузов.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Приобретено оборудование авиационной безопасности для аэропортов России, установлено 44 комплекта оборудования функционального дополнения наземного базирования (GBAS). Объем перевалки грузов через морские торговые порты России вырос по сравнению с 2000 годом в 2,9 раза и составил 535,5 млн. тонн, что на 33 процента превысило максимальный объем перевалки грузов портами Советского Союза в 1989 году. Доля морских портов сопредельных стран (Украины, Финляндии и государств Балтии) сократилась до 17,1 процента.

С участием морских портов осуществляется около 60 процентов внешнеторгового

грузооборота России.

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

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

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

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

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

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

Построены порты Свяжск и Болгары в Республике Татарстан.

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

С 2008 года началась реализация крупных инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства, в том числе за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, включая реализацию транспортных составляющих проектов комплексного развития Нижнего Приангарья, Южной Якутии, г. Новомосковска, проектов развития транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов на юго-востоке Забайкальского края, строительство железнодорожной линии Кызыл - Курагино, скоростной автомобильной магистрали Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58, нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск, реконструкцию участка Оунэ - Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань и организацию скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург - Хельсинки.

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым условиям хозяйствования.

Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

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

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

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

Нагрузка на железнодорожную инфраструктуру продолжала возрастать при отсутствии существенного улучшения уровня ее развития и технической вооруженности. При практически постоянной протяженности железнодорожной сети растет грузонапряженность на 1 км эксплуатационной длины железных дорог, которая превысила 24,9 млн. т-км/км (в среднем по сети), что существенно выше уровня нагрузки на железнодорожную

инфраструктуру других стран. В результате протяженность проблемных в отношении пропускной способности участков транспортной инфраструктуры ("узкие места") составляет 7,6 тыс. км, или более 16 процентов протяженности основных железнодорожных направлений. Уровень густоты железнодорожной сети остается достаточно низким, особенно в регионах Полярного Урала, Сибири и Дальнего Востока, что сдерживает развитие экономики и промышленности отдельных регионов.

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

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

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

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

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

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

Не имеют связи с сетью автомобильных дорог по дорогам с твердым покрытием 46,6 тыс. населенных пунктов, или 31 процент общего числа населенных пунктов. Население каждого из 260 таких населенных пунктов составляет более 1000 человек. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока. Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется почти 27 процентов протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства, реконструкции и ремонта дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15 процентов автомобильный парк вырос более чем в 1,7 раза. В России нет скоростных автомобильных дорог.

Решение задачи приведения протяженности и состояния дорожной сети в соответствие с потребностями экономики и населения существенно осложняется влиянием опережающего роста рыночных цен на ряд дорожно-строительных материалов в связи с имеющимся монополизмом поставщиков местных инертных строительных материалов. На закупку материалов расходуется до 60 процентов средств, направляемых на дорожные работы. Несмотря на принимаемые в последние годы меры в сфере инновационной деятельности, сохраняется недостаточно высокий уровень технологического развития производства материалов (в частности битумных), непосредственно влияющих на качество и долговечность дорог, производители которых традиционно ориентированы на их производство по остаточному принципу по сравнению с более массовыми видами продукции. Для решения проблем развития дорожного хозяйства в 2011 году принят федеральный закон, предусматривающий создание Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов Российской Федерации, налоговые и неналоговые источники их формирования. Всеми субъектами Российской Федерации в течение 2011 года были приняты законы о создании с 1 января 2012 г. региональных дорожных фондов.

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

процессов интеграции авиаперевозчиков в мировой рынок.

В то же время продолжает сокращаться количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации (преимущественно за счет объектов регионального уровня, переводимых в ранг посадочных площадок). По сравнению с 2000 годом количество аэродромов сократилось в 1,6 раза. В результате этого сложилась конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок (около 70 процентов) приходится на авиасвязи г. Москвы.

Высокие темпы роста объемов авиаперевозок характерны только для магистральных авиалиний, в первую очередь международных. Продолжается стагнация рынка местных и региональных авиаперевозок, хотя в последние годы меры государственной поддержки были усилены. На базе местных и региональных аэропортов создаются федеральные и региональные казенные предприятия, принято решение о субсидировании за счет средств бюджетов различного уровня региональных авиаперевозок. Так, субсидирование авиаперевозок между центром и регионами Дальнего Востока даст положительный эффект. Имеет место отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от их уровня развития в международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных Международной организацией гражданской авиации современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.

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

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

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

Наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях, в том числе на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации, существенно ограничивает ее пропускную способность, снижает конкурентоспособность речных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

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

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

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

В стране отсутствует высокоскоростное железнодорожное сообщение.

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

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

транспортного развития мегаполисов.

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

Износ основных производственных фондов на железнодорожном транспорте составляет 60 процентов, на морском - 34 процента, на внутреннем водном - 66 процентов, на автобусном - 51 процент, грузовом автомобильном - более 50 процентов и на воздушном - 50 процентов. Состояние многих технических средств транспорта подошло к критическому уровню.

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

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

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

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

территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

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

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

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

В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынке. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

Подвижность населения России (порядка 6,3 тыс. пасс.-км в год) в 4 с лишним раза меньше, чем в развитых странах с обширной территорией (США, Канаде и Австралии), и примерно в 3 раза меньше, чем в странах Западной Европы. Население России распадается по фактору мобильности на полярные кластеры - высокомобильный (подвижность 15 процентов населения приближается к американским стандартам) и маломобильный (подвижность основной части населения находится на крайне низком уровне).

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

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

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

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

составляет 40 процентов.

Современное состояние и возможности транспортной системы в области обеспечения военной безопасности России свидетельствуют о том, что наиболее сложный период в ее развитии завершен. Однако сохраняется ряд существенных проблем. Потребности обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве новых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения, учитываются недостаточно. Отрицательное влияние оказывают недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, неразвитость железнодорожной и автодорожной сетей на севере и востоке страны, а также в ряде приграничных регионов, прохождение основных транспортных коммуникаций на востоке страны вблизи государственной границы Российской Федерации. В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта. Обновление существующего и закупка нового железнодорожного подвижного состава (железнодорожных платформ) для перевозки военной (колесной и гусеничной) техники, необходимого как в мирное, так и в военное время, осуществляется недостаточными темпами.

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

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

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

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

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, устаревшие транспортные технологии, высокие издержки на ремонт инфраструктуры и подвижного состава, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

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

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

Приоритетной проблемой также остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы повышения качества транспортных

услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, предусматривающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов в области транспорта.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как указанными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках. В 2011 году сальдо внешней торговли России в сфере транспортных услуг стало отрицательным.

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

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

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

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

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

рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-логистическим и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия; транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать цену перевозки на всем пути следования. Это привело к переходу точки прибыльности от процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

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

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

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

наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;

недостаточно высокое качество транспортных услуг;

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

недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;
усиление негативного влияния транспорта на экологию.

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

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

1. Прогноз социально-экономического развития транспортного комплекса Российской Федерации

В основу разработки параметров долгосрочного прогноза положены следующие предпосылки:

развитие транспортного комплекса в долгосрочном периоде во всех сценариях рассматривается как один из ключевых факторов динамики экономического роста; при сохранении главных функций транспортного комплекса масштабы, направления и стратегия его развития должны носить опережающий характер по сравнению с параметрами социально-экономического развития страны в целом. Только при таком подходе транспорт не будет фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие;

обеспечение качественно иного уровня мобильности населения является важной задачей. Среди современных вызовов, на которые должен ответить национальный транспортный комплекс, особое место занимает доступность (пространственная и ценовая) транспортных услуг для населения, которая пока неадекватна потребностям рыночной экономики и обусловлена недостаточным развитием транспортной инфраструктуры; проблема повышения конкурентоспособности товаров и услуг для экономики России является ключевой на современном этапе развития. В этой связи транспорт должен рассматриваться как активный фактор формирования конкурентоспособности товаров и услуг национальной экономики;

открытость национального транспортного рынка предъявляет новые требования к комплексному развитию транспортной инфраструктуры, снятию ограничений, связанных с низким уровнем развития транспортно-логистических услуг и информационных технологий; необходимость существенного роста производительности труда на транспорте, связанная с прогнозируемой стабилизацией общей численности населения страны при сокращении численности населения в трудоспособном возрасте и умеренным повышением роли миграционного фактора, требует создания новых эффективных рабочих мест с высокой производительностью труда. Рост производительности труда становится ключевым параметром для обеспечения устойчивого экономического роста в условиях ограниченности предложения на рынке труда.

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

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

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

Аналогичная тенденция будет наблюдаться и в нефтяной промышленности. При небольшом

росте добычи нефти (до 512-517 млн. тонн) увеличатся объемы ее поставок на переработку (до 256 млн. тонн). При увеличении внутреннего спроса экспорт нефтепродуктов сократится до 104 млн. тонн.

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

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

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

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

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

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

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

2. Базовый (консервативный) вариант развития транспортной системы

Базовый (консервативный) вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг. При этом можно выделить следующие особенности:

- реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;
- продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов, в том числе в Китай, и создание соответствующей инфраструктуры;
- рост экспорта сжиженного природного газа до 58,7 млрд. куб. метров в 2030 году;
- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан (с учетом возможности присоединения других государств), а также с другими государствами;
- увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;
- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и др.), а также продукции машиностроения;
- низкие темпы роста объема экспортных перевозок и значительное увеличение объема

импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;
продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при более высоких темпах роста объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования;
увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.

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

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

Решающее значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых "эшелонированных портов", когда работа портовой системы будет увязана с работой удаленных железнодорожных узлов и транспортно-логистических комплексов. Для этого потребуются развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

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

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

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

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

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

низкие темпы роста мобильности населения, являющейся одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. Объем перевозок пассажиров будет ниже объема таких перевозок при инновационном варианте на 14,2 процента, а пассажирооборот - на 15,8 процента. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие показатели роста благосостояния населения будут причиной замедления темпов роста количества личных автомобилей;

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

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

3. Инновационный вариант развития транспортной системы

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

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

- реализация крупномасштабных транспортных проектов, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи;
- продолжение диверсификации направлений экспортных поставок российских углеводородов.

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

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках Единого экономического пространства Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан (с учетом возможности присоединения других государств), а также с другими государствами;
- увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;
- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения в связи с наращиванием инновационной активности в энергетике, в топливных и сырьевых отраслях и сопряженных с ними машиностроительных производствах.

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

- значительное увеличение экспортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики, темпы роста которых будут в 2,5 раза выше темпов роста перевозок аналогичных импортных грузов;
- аналогичный базовому (консервативному) варианту объем экспорта сжиженного природного газа;
- повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;
- рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования. Наибольшие темпы роста ожидаются на воздушном транспорте, а основной абсолютный прирост будет обеспечиваться автомобильным транспортом;
- возникновение необходимости строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, в значительном количестве крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;
- повышение потребности экономики и населения в услугах по скоростным перевозкам грузов (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки), скоростным и высокоскоростным перевозкам пассажиров (с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени).

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

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

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

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

Важную роль будет играть развитие Северного морского пути, прежде всего для

осуществления коммерческих перевозок, с созданием соответствующей инфраструктуры в Арктическом бассейне.

Меры по повышению конкурентоспособности морского транспорта позволят существенно увеличить долю флота, контролируемого Российской Федерацией, в мировом морском флоте и значительно увеличить экспорт транспортных услуг.

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

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

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

Значительный импульс получит развитие пассажирского транспорта общего пользования. Прежде всего это относится к развитию скоростных и высокоскоростных железнодорожных перевозок, авиаперевозок, главным образом региональных, городского и пригородного транспорта, в том числе его скоростных видов.

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

Инновационный вариант развития транспортной системы характеризуется значительным усилением требований к экологичности и энергоэффективности развития транспорта, что предполагает изменение структуры используемых топливно-энергетических ресурсов.

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

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

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

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

повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны. За счет опережающего роста высокотехнологичных и ряда других секторов экономики при дальнейшем увеличении объемов перевозок пассажиров и грузов доля транспорта в структуре добавленной стоимости сократится с 6,2 процента в 2010 году до 4 - 4,5 процента внутреннего валового продукта в 2030 году, что означает относительное снижение транспортных издержек;

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

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

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

развития страны.

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров, грузо- и пассажирооборота на период до 2030 года, которые приведены в приложении N 2.

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

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

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

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

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

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

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

На новом этапе Транспортная стратегия призвана сформировать активную позицию государства в деле совершенствования транспортной системы России как ключевого фактора социально-экономического развития страны. Это касается прежде всего повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

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

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

В сфере функционирования и развития транспорта государство должно обеспечить создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения путем обеспечения доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращения географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

предоставление конкурентоспособных высококачественных транспортных услуг; создание высокопроизводительных безопасных транспортных средств и транспортной инфраструктуры, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги; создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

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

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами). Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

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

развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок, в том числе на железнодорожном транспорте, а также в сфере пассажирских перевозок транспортом общего пользования; развитие высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей конкурентоспособный уровень оказания транспортных услуг (прежде всего коммерческую скорость и надежность);

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

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

транспорта, динамики грузовой базы, а также анализа вариантов развития транспортной системы.

Одним из приоритетов государственной политики в области транспорта на период до 2030 года является обеспечение устойчивости и предсказуемости транспортной системы. Это предусматривает создание технологических и инфраструктурных резервов, при помощи которых в условиях естественного колебания и роста прогнозируемого спроса на перевозки в соответствии с потребностями социально-экономического развития страны транспортная система будет способна предоставить населению и бизнесу безопасные, доступные по цене и предсказуемые транспортные услуги надлежащего качества в нужное время и в нужном месте с минимальным негативным воздействием на окружающую среду и здоровье человека.

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

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

Повышение качества транспортных услуг потребует создания обоснованных резервов в транспортной системе, а это позволит, в свою очередь, развить конкуренцию на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков. Развитие нормативно-правовой базы должно предусматривать гармонизацию транспортного законодательства, интеграцию в мировую систему стандартов и коммуникаций, определение нормативов качества транспортных услуг, ответственности за их соблюдение, а также прав потребителей.

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

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

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

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

Значимую роль в реализации Транспортной стратегии играет повышение управляемости и контролируемости развития транспорта за счет повышения эффективности методов

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

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

2. Главные стратегические приоритеты Транспортной стратегии

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

следующие общесоциальные приоритеты:

мобильность населения и доступность транспортных услуг;
снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;
снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды;

следующие общэкономические приоритеты:

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

конкурентный уровень удельных транспортных издержек в конечной цене продукции;
повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров;
использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;

проведение эффективной государственной тарифной политики;
использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство;

координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей;

следующие общетранспортные приоритеты:

повышение производительности труда на транспорте;

рентабельность транспортных систем;

повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;

снижение энергоемкости;

создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и

повышение их конкурентоспособности;

инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;

подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;

формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль,

обеспечивающих ее развитие опережающими темпами;

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

В отношении видов транспортной деятельности приоритетами Транспортной стратегии

являются:

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

с 2021 года - корректировка стратегий и концепций развития видов транспорта, разработка государственных программ и федеральных целевых программ в соответствии с достигнутыми результатами, новыми условиями социально-экономического развития страны и Транспортной стратегией в целях развития единой комплексной интегрированной сбалансированной транспортной системы, обеспечивающей потребности инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами.

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

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

Достижение цели 1 позволит обеспечить динамичный рост экономики России, социальное развитие и укрепление связей между ее регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для достижения цели 1 на первом этапе реализации Транспортной стратегии предусматривается строительство и реконструкция основных направлений автомобильных и железных дорог, строительство скоростных и высокоскоростных железных дорог, развитие инфраструктуры морских и речных портов, внутренних водных путей, аэропортов и

аэронавигационной системы, ликвидация наиболее существенных разрывов и "узких мест" транспортной сети, в том числе в азиатской части России. Необходимо обеспечить развитие транспортных подходов к пограничным пунктам пропуска и крупным транспортным узлам, а также их комплексное развитие на основных направлениях перевозок. Предусматривается создать инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста, включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

На последующем этапе реализации Транспортной стратегии планируется обеспечить переход к формированию единого транспортного пространства России. На базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта необходимо обеспечить создание единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций страны. Пропускная способность и скоростные параметры транспортной инфраструктуры предусматривается поднять до уровня лучших мировых достижений, увеличить долю скоростных и высокоскоростных путей сообщения в общей протяженности транспортной сети. С целью формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны планируется создать скоординированную интегрированную систему товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированную систему логистических парков, а также единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса. В ходе развития транспортной системы планируется освоить инновационные технологии строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

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

Индикаторами первого уровня достижения цели 1 являются:

снижение протяженности участков транспортной сети, обслуживающих движение в режиме перегрузки или ограничивающих пропускную способность, по видам транспорта; вводы в эксплуатацию новых и реконструированных объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта, включая мультимодальные транспортные узлы.

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

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

Значения индикаторов достижения цели 1 приведены в приложении N 3.

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

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

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

транспортных услуг.

Условия рынка, формируемые государством, обеспечат справедливую конкуренцию и недискриминационный доступ к объектам транспортной инфраструктуры, а также совершенствование процедур допуска к коммерческой деятельности в области грузоперевозок. Государственную поддержку получают наиболее эффективные для общества виды перевозок, в частности контейнерные перевозки, перевозки внутренним водным транспортом с переключением на него грузопотоков с наземных видов транспорта в период навигации, а также социально значимые грузоперевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России. Для формирования рынка конкурентоспособных транспортных услуг необходимо создание условий превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом, а также запуск механизма стимулирования улучшения соотношения цены и качества услуг, который обеспечит формирование конкурентной среды и рост конкурентоспособности.

Должны быть выработаны и введены в действие механизмы мотивации структурной модернизации существующих транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг, приводящих в частности к созданию национальных и интернациональных конкурентоспособных транспортных компаний.

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

Для этого предстоит ввести в действие механизмы мотивации использования инновационных логистических технологий, развития национальной экспедиторской системы, системы сопутствующих услуг и парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации Транспортной стратегии. Предстоит разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы. Важную роль будет играть расширение использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса. Обеспечение качества транспортно-логистических услуг для грузоотправителей потребует создания интеллектуальных транспортных систем с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, обеспечивающих информационную интеграцию транспортных систем и реализацию высокоэффективных товаротранспортно-логистических технологий.

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

средняя коммерческая скорость товародвижения на видах транспорта;
доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, в общем объеме отправок на видах транспорта;
доля контейнерных и контрейлерных перевозок в общем объеме перевозок грузов по видам транспорта;
производительность труда на транспорте.

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

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

объем перевозок грузов по Северному морскому пути;
рост объема мультимодальных (смешанных) перевозок с участием внутреннего водного транспорта.

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

скорость доставки грузовых отправок;
средняя продолжительность оформления и государственного контроля грузов в портах и на

сухопутных пограничных переходах;
объем перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;
средний возраст парков грузовых транспортных средств;
доля парка грузовых автомобилей, оснащенных навигационными системами ГЛОНАСС, в общем парке грузовых автомобилей.
Значения индикаторов достижения цели 2 приведены в приложении N 3 к Транспортной стратегии.

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

Достижение цели 3 означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности создание доступной транспортной среды для граждан с ограниченными возможностями, обеспечение устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций и обеспечение ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость. В связи с этим предполагается прежде всего обеспечить перевозки пассажиров по социально значимым маршрутам, включая обеспечение их ценовой доступности, в том числе в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, Дальнего Востока, Забайкалья и в Калининградской области.

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

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

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

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

Государственная политика в области обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения предполагает закрепление минимальных социальных транспортных стандартов на законодательном уровне и использование механизмов компенсации потерь в доходах транспортных компаний, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки.

Предусматривается обеспечить разработку и выполнение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов на всей территории страны. При этом указанные минимальные стандарты должны предусматривать прогрессивную шкалу с учетом постепенного улучшения условий транспортного обслуживания населения.

Индикаторы первого уровня достижения цели 3 отражают следующие ключевые характеристики уровня доступности и качества транспортных услуг для населения: транспортная мобильность (подвижность) населения на 1 человека в год по видам транспорта;

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

доля транспорта общего пользования в общем пассажирообороте транспорта;
авиационная подвижность населения;
прирост пригородных железнодорожных пассажирских перевозок к уровню 2011 года;
доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных граждан, в общем парке автомобильного и городского наземного электрического транспорта.
Эти индикаторы первого уровня отражают основные параметры доступности и качества пассажирских перевозок.

Индикаторы второго уровня достижения цели 3 отражают следующие дополнительные характеристики:
прирост количества перспективных сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;
сокращение среднего времени транспортной доступности в крупных городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения) на транспорте общего пользования;
доля отправления пассажиров из аэропортов России, не входящих в Московский авиаузел, в другие аэропорты, не входящие в Московский авиаузел, в общем объеме отправления пассажиров из аэропортов России;
средний возраст пассажирских транспортных средств общего пользования;
доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оснащенного современными информационно-телекоммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС, в общем парке автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования.
Значения индикаторов достижения цели 3 приведены в приложении N 3 к Транспортной стратегии.

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

Достижение цели 4 означает формирование прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, расширения доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиления роли России в формировании международной транспортной политики и превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

Реализация указанной цели предполагает прежде всего создание конкурентоспособных на мировом уровне транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок на базе интеллектуальных транспортных систем. Для этого необходимы мониторинг рынка экспорта транспортных услуг, изучение преимуществ конкурентов, выработка комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, планирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Интеграция с международным транспортным пространством в первую очередь может быть эффективно реализована в рамках Единого экономического пространства, а также стран Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, Организации черноморского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским Союзом. Одним из перспективных путей реализации этой инициативы является формирование контейнерных и контейлерных маршрутов. Кроме этого, интеграция в мировое транспортное пространство предполагает развитие международного сотрудничества с другими международными транспортными организациями и торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в крупных международных транспортных проектах. Предполагается также разработка и ввод в действие соответствующих механизмов государственного регулирования, мотивирующих создание национальных и интернациональных конкурентоспособных транспортных компаний.

Увеличение доли участия российских транспортных организаций в общем объеме экспортных и импортных перевозок грузов, а также грузов между третьими странами требует разработки и реализации соответствующих законодательных и других методов регулирования, обеспечивающих конкурентоспособность российского транспорта. В целях увеличения поступления валютных средств от экспорта транспортных услуг с учетом международного опыта и экономических интересов по защите транспортных услуг на национальном и международном рынках предполагается проработать законодательные нормативы, предусматривающие:

- преимущественный (а в некоторых случаях исключительный) допуск российских перевозчиков к перевозке грузов для нужд государства, субъектов Российской Федерации и муниципалитетов, а также стратегических грузов;
- преимущества национальных перевозчиков и экспедиторов перед зарубежными при инвестировании в строительство объектов на территории России, а также при транспортировке сырьевых запасов, в том числе осваиваемых в соответствии с Федеральным законом "О соглашениях о разделе продукции".

Индикаторы первого уровня достижения этой цели включают:

- экспорт транспортных услуг, в том числе по видам транспорта;
- перевозки транзитных грузов через территорию России различными видами транспорта и долю перевалки транзитных грузов в российских морских портах в общем объеме перевалки транзитных грузов.

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

- доля российских экспортных и импортных грузов в объеме перевозок морским транспортным флотом под российским флагом;
- объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали;
- доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов;
- суммарный дедевейт морского транспортного флота, контролируемого Россией, в том числе под российским флагом.

Значения индикаторов достижения цели 4 приведены в приложении N 3 к Транспортной стратегии.

Цель 5 "Повышение уровня безопасности транспортной системы"

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

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

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

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

Необходимо повысить уровень защищенности транспортной инфраструктуры и

транспортных средств от актов незаконного вмешательства, а также обеспечить более высокий уровень безопасности перевозок грузов, требующих особых условий. Планируется обеспечить объединение мер по повышению безопасности на транспорте с повышением безопасности транспортных средств в единую систему.

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

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

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

Уровень безопасности транспортной системы планируется повысить за счет развития систем профессионального допуска к транспортной деятельности путем лицензирования или декларирования (уведомления).

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

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

- снижение транспортных рисков (гибели) на различных видах транспорта;
- снижение количества происшествий на единицу транспортных средств по транспортному комплексу в целом;
- доля объектов транспортной инфраструктуры, меры по организации защиты которых от актов незаконного вмешательства соответствуют требованиям по обеспечению транспортной безопасности, в общем количестве объектов транспортной инфраструктуры, требующих защиты от актов незаконного вмешательства.

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

- доля автотранспорта, имеющего разрешительные документы на перевозку, принадлежащего юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, в общей численности парка автотранспорта, принадлежащего указанным лицам;
- доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный или неудовлетворительный уровни безопасности, в общем количестве судоходных гидротехнических сооружений;
- число происшествий на воздушном транспорте (относительно количества полетов к уровню 2010 года);
- повышение уровня аэронавигационного обслуживания (рост средней величины налета воздушных судов на один инцидент по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием);
- уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти в целях обеспечения транспортной безопасности;
- уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов.

Значения индикаторов достижения цели 5 приведены в приложении N 3 к Транспортной стратегии.

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

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

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

Важным резервом снижения объема воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта является профессиональная подготовка персонала, осущестляющего эксплуатацию транспортных средств. Другим резервом сокращения вредного воздействия транспорта на здоровье человека является рационализация маршрутов следования транспортных потоков, в том числе их переключение на внутренний водный транспорт.

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

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

Индикаторы второго уровня достижения этой цели отражают следующие дополнительные характеристики:

доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении автотранспортных средств;

доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива в общей численности парка транспортных средств; средний удельный расход топлива (электроэнергии) на единицу транспортной работы, выполненной транспортными средствами по видам транспорта (к уровню 2010 года); доля утилизации отходов (включая вторичную переработку) в общем объеме отходов на транспорте;

доля организаций транспорта, внедривших в свою деятельность системы экологического менеджмента управления качеством окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте по видам транспорта, в общем количестве организаций транспорта.

Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года и значения индикаторов реализации Транспортной стратегии, по которым в настоящее время имеется статистическая информация, приведены в приложении N 3 к Транспортной стратегии. Предусматривается также проведение научно-исследовательских работ по созданию статистических средств, мониторингу и оценке значений целевых индикаторов Транспортной стратегии, для которых в настоящее время отсутствует государственное статистическое наблюдение.

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

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

V. Основные направления государственной политики в области транспорта

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

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

- развитие инфраструктуры доступных и безопасных транспортных связей между территориями страны и мира;
- обеспечение устойчивости транспортной системы за счет создания обоснованных резервов и поддержания нормативных характеристик сети;
- развитие транспортной инфраструктуры для комплексного освоения территорий Сибири и Дальнего Востока.

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

Планируется обеспечить создание стабильной транспортной инфраструктуры с гарантированными нормативными потребительскими характеристиками. Это позволит транспортному бизнесу развивать парки транспортных средств и применять современные высокоэффективные транспортные технологии. В результате предусматривается создать условия для развития на всех видах транспорта современных безопасных, доступных, высококачественных и конкурентоспособных транспортных услуг.

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

- создание и развитие систем скоростного и высокоскоростного движения в стране;
- развитие сети автомобильных дорог;
- государственную поддержку развития региональных авиаперевозок, а также развития аэропортов, перспективных с точки зрения реализации хабовых технологий;

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

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

Важными направлениями транспортной политики в области развития транспортной инфраструктуры являются:

государственная поддержка развития инфраструктуры и флота внутреннего водного транспорта;

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

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

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

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

2. Повышение конкурентоспособности, доступности и качества грузоперевозок

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

создание конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг;

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

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

Создание конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг и

стимулирование повышения конкурентоспособности российских транспортных предприятий является важнейшим направлением государственной транспортной политики.

Предусматривается создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг, обеспечивающего устойчивую работу и сбалансированное развитие предприятий всех видов транспорта, стабильное повышение доступности и качества грузовых перевозок как внутри страны, так и за ее пределами.

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

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

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

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

3. Повышение конкурентоспособности, доступности и качества пассажирских перевозок

Основными направлениями транспортной политики в области повышения конкурентоспособности, доступности и качества пассажирских перевозок являются: повышение мобильности населения за счет приоритетного комплексного развития всех систем транспорта общего пользования;

расширение эффективного радиуса социально-экономической активности вокруг городских агломераций за счет развития скоростного транспорта; создание рынка конкурентоспособных, доступных и качественных пассажирских перевозок; обеспечение социально значимых пассажирских перевозок.

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

За счет развития инфраструктуры и систем управления движением общественного транспорта в городских агломерациях планируется снизить время ежедневных регулярных поездок маятниковой миграции населения. За счет развития скоростного транспорта, а также совершенствования структуры маршрутов других видов общественного транспорта, подвозящих пассажиров к скоростным осям транспортных коммуникаций предусматривается увеличить радиус агломерационной транспортной доступности, то есть расширить область эффективной социально-экономической активности вокруг городов.

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

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

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

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

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

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

Предусматривается обеспечить государственную поддержку и стимулирование разработки и внедрения инновационных интеллектуальных транспортных систем, реализующих высокоэффективные транспортные технологии, обеспечивающие повышение качества

транспортных услуг в области пассажирских перевозок. Важное значение в этом процессе имеет расширение использования современных технологий глобальной навигационной системы ГЛОНАСС.

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

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

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

Основными направлениями внешней транспортной политики России являются: международная интеграция и продвижение интересов России в сфере транспорта на целевых рынках по всему миру; создание условий для устойчивого повышения уровня реализации транзитного потенциала страны;

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

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

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

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

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

5. Обеспечение безопасности и экологичности транспорта

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

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

обеспечение защиты транспорта от актов незаконного вмешательства;
обеспечение мобилизационной готовности транспорта.

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

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

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

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

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

обеспечение охраны окружающей среды и экологической безопасности транспорта;
обеспечение энергоэффективности российской транспортной системы.

Участие государства в решении проблем снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду заключается в реализации экологической политики на транспорте, в соответствии с которой экологические параметры становятся не ограничителем, а движущим фактором развития транспорта.

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

Указанные основные направления транспортной политики тесно связаны с повышением энергоэффективности транспортного комплекса до уровня показателей передовых стран.

Это потребует проведения специализированных научно-исследовательских и экспериментальных работ, направленных на отработку технологий и средств повышения энергоэффективности транспорта с учетом российских условий эксплуатации.

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

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

6. Инновационное развитие транспортной системы

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

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

создание эффективных моделей и систем прогнозирования и транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса;
стимулирование разработки и внедрения инновационных транспортно-логистических технологий, технических средств и систем, обеспечивающих повышение доступности и качества грузовых и пассажирских перевозок;
стимулирование разработки и внедрения инновационных интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих эффективное управление транспортными потоками и транспортными средствами, а также повышение качества транспортных услуг;
развитие научных исследований в области повышения безопасности транспортной системы; реализация фундаментальных и прикладных научных исследований в области снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и повышения энергоэффективности транспорта;
сохранение и развитие отраслевых научных школ, а также кадрового потенциала отрасли, развитие отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров, в том числе в области безопасности и экологии.

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

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

В целях формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры необходимо решить следующие основные задачи:
формирование и ведение транспортно-экономического баланса страны и планирование развития транспортной инфраструктуры на его основе;
сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов транспорта;
развитие крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечение их единой технологической совместимости; ликвидация разрывов и "узких мест" транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность;
увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, в том числе создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения;
развитие транспортных систем крупных городских агломераций;
создание единой системы и информационной среды мультимодального технологического взаимодействия различных видов транспорта, грузовладельцев и других участников транспортного процесса, а также таможенных и государственных контрольных органов; освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры.
Для реализации задачи внедрения системы стратегического планирования развития транспортной отрасли на основе формирования и ведения транспортно-экономического баланса предусматривается в период до 2020 года:
сформировать модель транспортно-экономического баланса;
создать систему статистического учета на транспорте для ведения транспортно-экономического баланса;
создать систему ведения транспортно-экономического баланса и обеспечения ее постоянного функционирования;
создать систему прогнозирования и транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса и проводить постоянную актуализацию их параметров.
Создание системы ведения транспортно-экономического баланса страны и системы транспортного планирования на его основе обеспечит оптимизацию затрат на развитие

транспортной инфраструктуры при удовлетворении растущего спроса на перевозки.

Решение задачи сбалансированного развития интегрированной инфраструктуры

транспортных коммуникаций всех видов транспорта предусматривает:

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

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

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

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

развитие Северного морского пути;

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

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

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

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

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

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

В рамках решения задачи развития крупных транспортных узлов, логистических товарораспределительных центров, "сухих портов" и терминалов на основных направлениях

перевозок и на стыках между видами транспорта, а также обеспечения их единой технологической совместимости предусматривается:

- развитие инфраструктуры морских портов с обеспечением их технологической совместимости с железнодорожной и автодорожной инфраструктурой;
- развитие и модернизация речных портов на тех направлениях, на которых увеличиваются грузопотоки;
- создание интегрированной системы логистических центров как основы современной товаропроводящей сети;
- создание и развитие терминально-логистических центров на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей;
- строительство аванпортов крупных морских устьевых портов для перевалки грузов на речной транспорт;
- развитие сети контейнерных терминалов;
- развитие инфраструктуры аэропортов регионального и местного значения, особенно в труднодоступных районах Севера, Сибири, Дальнего Востока и приравненных к ним местностях.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

- на железнодорожном транспорте - развитие крупных железнодорожных узлов и строительство их обходов, а также создание сети терминально-логистических центров и "сухих портов";
- на морском транспорте - реконструкция существующих и строительство новых, в том числе плавучих, перегрузочных комплексов в портах всех морских бассейнов;
- на внутреннем водном транспорте - развитие портовой инфраструктуры и создание транспортно-логистических комплексов на пересечении крупнейших водных и наземных магистралей;
- на воздушном транспорте - реконструкция и развитие региональных и местных аэропортов.

В целях создания интегрированной системы логистических центров как основы современной товаропроводящей сети предусматривается развитие транспортных узлов и транспортно-логистических центров не только в местах концентрации грузопотоков, но и в узлах оптимизированной сети товародвижения, включающей новые транспортные связи. Формирование такой сети будет обеспечено на базе транспортно-экономического баланса. Решение задачи ликвидации разрывов и "узких мест" транспортной сети, ограничивающих ее пропускную способность, предусматривает:

- развитие железнодорожной сети с приоритетом Транссиба, БАМа и железнодорожных подходов к портам;
- развитие транспортных подходов к крупным транспортным узлам и пограничным пунктам пропуска;
- увеличение пропускной способности линий железнодорожного транспорта общего пользования на основных направлениях, имеющих ограничение пропускной способности;
- реконструкция автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки;
- реконструкция судоходных гидротехнических сооружений и поддержание гарантированных глубин внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

- на железнодорожном транспорте - комплексная реконструкция и усиление пропускной способности основных направлений железнодорожной сети, в том числе подходов к крупным железнодорожным узлам и морским портам;
- в дорожном хозяйстве - строительство и реконструкция участков автомобильных дорог в крупных транспортных узлах и на подходах к ним, а также участков автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки;
- на внутреннем водном транспорте - строительство новых объектов инфраструктуры, обеспечивающих снятие ограничения пропускной способности на участках внутренних водных путей, а также увеличение протяженности водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов.

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

Решение задачи увеличения пропускной способности и скоростных параметров

транспортной инфраструктуры, в том числе создания инфраструктуры скоростного и высокоскоростного движения, предусматривает:

- создание инфраструктуры скоростного и высокоскоростного пассажирского движения (в том числе в городах);
- позэтапное разделение грузового и пассажирского движения;
- создание скоростных автомобильных дорог;
- совершенствование топологии пространственного развития скоростных и высокоскоростных транспортных коммуникаций в направлении перехода от радиальной структуры к сетевой.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

- на железнодорожном транспорте - создание полигонов с преимущественно пассажирским и грузовым движением, а также организация скоростного движения и строительство высокоскоростных магистралей;
- в дорожном хозяйстве - создание сети скоростных автомобильных дорог.

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

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

Решение задачи развития транспортных систем крупных городских агломераций предусматривает:

- увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, строительство путепроводов и мостов, соединяющих изолированные участки транспортной сети городских агломераций;
- развитие улично-дорожной сети городов одновременно с развитием смежных федеральных трасс, а также региональных и муниципальных автодорог в пригородной зоне городских агломераций;
- комплексное сбалансированное развитие транспортной сети городских агломераций с приоритетом инфраструктуры транспорта общего пользования;
- строительство пересадочных узлов, интегрированных с транспортными коммуникациями различных видов пассажирского транспорта;
- развитие пригородного пассажирского железнодорожного транспорта (в том числе для выполнения внутригородских перевозок);
- развитие скоростных видов общественного транспорта - метрополитена, скоростного трамвая и скоростного автобуса;
- оптимизация комплексных схем организации дорожного движения на стыках федеральной, региональной и муниципальной транспортных сетей в городских агломерациях;
- создание интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях (в том числе с использованием высокоэффективных инфотелекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС);
- развитие инфраструктуры для повышения пешеходной и велосипедной транспортной доступности объектов городских агломераций.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

- на железнодорожном транспорте - развитие пригородного движения (в том числе для обеспечения внутригородских перевозок пассажиров), а также пассажирского движения, включая скоростное и высокоскоростное движение в дальнем следовании;
- на метрополитене - завершение программ развития метрополитенов в крупных городах;
- на наземном пассажирском транспорте общего пользования - реорганизация и совершенствование маршрутной сети городского транспорта, а также развитие скоростных систем наземного транспорта, преимущественно рельсовых;
- на улично-дорожной сети - совершенствование конфигурации улично-дорожной сети и организации дорожного движения, развитие парковочного пространства и систем парковки транспортных средств, транспортно-пересадочных узлов, а также сети вело- и пешеходных дорожек;
- в целом по транспортному комплексу крупных городских агломераций - координация развития транспорта крупных городских агломераций при решении задачи территориально-транспортного планирования уровня агломерации, разработка и создание интеллектуальных транспортных систем городских агломераций, в том числе систем автоматизированного управления и электронной оплаты проезда на городском и пригородном пассажирском транспорте.

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

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

разработку и ввод в действие стандартов информационного взаимодействия различных видов транспорта, участников транспортного процесса, а также таможенных и других государственных контрольных органов, участвующих в осуществлении процесса перевозок; создание единых информационных сервисов взаимодействия транспортных, логистических, экспедиторских, таможенных, пограничных и других государственных контрольных органов; создание информационной среды для построения интеллектуальных транспортных систем на федеральных трассах и в крупных транспортных узлах.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

Единая информационная среда технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса внесет существенный вклад в снижение транзакционных издержек и уменьшит общие транспортные издержки в экономике.

Развитие информационной среды взаимодействия видов транспорта и участников транспортного процесса станет частью создания инфраструктуры единого транспортного пространства страны.

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

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

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

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

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

Важным комплексом мероприятий по созданию современной высокоэффективной транспортной инфраструктуры в рамках реализации цели 1 Транспортной стратегии будет

подготовка к проведению чемпионата мира по футболу 2018 года. Этот комплекс мероприятий предусматривает:

- сбалансированное развитие интегрированной инфраструктуры транспортных коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, обслуживающих транспортные связи городов - участников проведения чемпионата мира по футболу 2018 года;
- реконструкцию и развитие аэродромов и аэропортовых комплексов, а также речных портов;
- развитие крупных транспортных терминалов на основных направлениях перевозок пассажиров, а также терминально-логистических комплексов, обслуживающих участников и гостей проведения чемпионата мира по футболу;
- реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки в транспортных узлах, связанных с проведением чемпионата мира по футболу 2018 года, и на подходах к ним;
- увеличение пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, предусматривающее в том числе создание инфраструктуры скоростного движения, а также ввод линий аэроэкспресса;
- развитие транспортных систем агломераций городов - участников проведения чемпионата мира по футболу 2018 года, в том числе:
- развитие метрополитена, увеличение пропускной способности улично-дорожной сети, а также строительство путепроводов и транспортных развязок;
- комплексное развитие транспортной сети с приоритетом инфраструктуры транспорта общего пользования;
- строительство пересадочных узлов, интегрированных в транспортные коммуникации различных видов пассажирского транспорта;
- развитие пригородного пассажирского железнодорожного транспорта (в том числе для выполнения внутригородских перевозок);
- развитие скоростных видов общественного транспорта;
- оптимизацию комплексных схем организации дорожного движения в городах-участниках;
- создание интеллектуальных транспортных систем в том числе с использованием высокоэффективных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС;
- развитие инфраструктуры для повышения пешеходной и велосипедной транспортной доступности основных городских объектов, связанных с проведением чемпионата мира по футболу 2018 года.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 1 приведены в приложении N 4.

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

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

- обновление и наращивание парков грузового подвижного состава на основе транспортно-экономического баланса;
- создание рынка конкурентоспособных комплексных транспортно-логистических услуг;
- совершенствование процедур допуска к коммерческой транспортной деятельности;
- создание интеллектуальных транспортных систем с использованием глобальной навигационной системы ГЛОНАСС и современных информационно-телекоммуникационных технологий, информационных стандартов и унифицированных перевозочных документов, обеспечивающих реализацию высокоэффективных товаротранспортных логистических технологий;
- обеспечение доступности транспортных услуг по перевозке грузов в районах Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока и удаленных регионах России, а также по Северному морскому пути;
- развитие перевозок внутренним водным транспортом, а также развитие технологий, обеспечивающих переключение на него грузопотоков в период навигации;

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

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

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

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

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

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

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

на морском транспорте - пополнение грузового транспортного флота;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

на железнодорожном транспорте - совершенствование модели рынка грузовых

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

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

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

Решение задачи совершенствования процедур допуска к коммерческой транспортной деятельности предусматривает:

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

совершенствование процедур допуска к коммерческой деятельности в области автомобильных грузоперевозок.

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

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

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

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

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

повышение производительности транспортных систем;

мотивирование использования транспортными предприятиями высокоэффективных комплексных транспортно-логистических технологий и интеллектуальных управляющих систем, обеспечивающих повышение качества всего спектра транспортных услуг.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

на автомобильном транспорте - развитие рациональных систем перевозок грузов с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий;
в транспортно-логистическом сегменте - внедрение современных логистических технологий и комплексного транспортно-логистического сервиса на основе введения электронного документооборота и оформления документов по принципу "одного окна".

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

развитие технологий контейнерных перевозок во внутренних перевозках контейнеропригодных грузов;

развитие контейнерных и контрейлерных внешнеторговых перевозок контейнеропригодных грузов;

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

Реализация этих мер обеспечивается за счет следующих мероприятий:

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

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

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

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

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

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

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

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 2 приведены в приложении N 4 к Транспортной стратегии.

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

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

планирование развития пассажирских транспортных систем и подвижного состава на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса; развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок; развитие перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах;

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

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

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

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

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

определение на основе прогноза социально-экономического развития и транспортно-экономического баланса оптимальной потребности в парках пассажирского подвижного состава для реализации транспортными предприятиями высокоэффективных экономически обоснованных транспортных технологий, обеспечивающих необходимый объем и качество транспортных услуг в области пассажирских перевозок, а также реализацию единой транспортной политики в сфере планирования и управления на пассажирском транспорте; мотивирование транспортных предприятий к развитию, в том числе обновлению (снижению возраста), парков пассажирского подвижного состава транспорта (пассажирских вагонов, автотранспортных средств общего пользования, речных круизных и пассажирских судов, морских судов под российским флагом, самолетов), обеспечение конкурентных схем кредитования обновления парков транспортных средств, а также содействие развитию парка пассажирского подвижного состава, не уступающего по технико-экономическим параметрам мировым аналогам.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

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

Решение задачи развития скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок предусматривает:

- расширение зон доступности для населения скоростных и высокоскоростных междугородних пассажирских перевозок;
- развитие пригородных скоростных перевозок пассажиров, в том числе интермодальных перевозок, для осуществления связи между аэропортом и городом.

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

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

Решение задачи развития перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах предусматривает:

- обеспечение перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, включая их ценовую доступность, в том числе в районах Крайнего Севера, в Калининградской области, на Дальнем Востоке и в Забайкалье;
- обеспечение перевозок льготных категорий пассажиров и оказание транспортных услуг по тарифам, установленным ниже экономически обоснованного уровня;
- обеспечение перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в труднодоступных северных и восточных регионах, где он является безальтернативным и жизнеобеспечивающим;

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

Решение задачи разработки и реализации социальных транспортных стандартов предусматривает:

- разработку финансово-экономической и расчетной модели социальных транспортных стандартов;
- разработку и выполнение программы реализации социальных транспортных стандартов сначала на минимальном уровне, а затем - в соответствии с программой их развития по прогрессивной шкале;
- создание доступной транспортной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения;
- модернизацию парков подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования для перевозки маломобильных граждан;
- создание связей между городскими агломерациями с использованием автомобильного и железнодорожного скоростного и высокоскоростного транспорта;

повышение доступности авиаперевозок для населения (развитие авиационной подвижности).

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

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

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

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

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

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

совершенствование механизма компенсации потерь в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте и на социально значимых перевозках другими видами транспорта;

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

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

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

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

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

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

Решение задачи развития региональных авиаперевозок предусматривает:

развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок;
совершенствование структуры маршрутов авиационного сообщения.

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

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

Решение задачи развития систем городского, пригородного пассажирского транспорта и транспорта местного значения (сельского) предусматривает:
проведение комплекса мероприятий, направленных на повышение скорости движения транспорта общего пользования и снижение среднего времени транспортной доступности в городских агломерациях (время поездок маятниковой миграции населения на транспорте);
повышение эргономической привлекательности (комфортности) подвижного состава транспорта общего пользования для населения;
развитие технологий и организационных мер, направленных на повышение регулярности движения транспорта общего пользования в городских агломерациях, а также транспорта местного значения (сельского);

развитие в сельской местности автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования;
повышение доступности, качества и объема услуг, предоставляемых пассажирскими вокзалами;
государственную поддержку разработки программ развития городского водного транспорта в крупных городах, имеющих внутренние водные пути.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:
на железнодорожном транспорте - усиление роли пригородного и внутригородского железнодорожного сообщения для потребностей населения агломераций в транспортных услугах;

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

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

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

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

Решение задачи создания интеллектуальных транспортных систем для повышения качества пассажирских перевозок с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий управления транспортными средствами и потоками предусматривает:
оснащение парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования современными информационно-телекоммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС;
оснащение улично-дорожной сети в городах, а также основных вылетных федеральных трасс и прилегающих автомобильных дорог регионального и муниципального значения техническими средствами организации дорожного движения и системами сбора информации о транспортных потоках, подключенными к интеллектуальным транспортным системам, обеспечивающим управление наземным общественным транспортом;
развитие интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление наземным общественным транспортом - расширение зон управляемого движения и повышение эффективности управления, повышение скорости и ритмичности, устойчивости работы общественного транспорта с минимальными помехами другим участникам движения;

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

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

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

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

развитие хабовых технологий перевозок пассажиров;

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

формирование сети мультимодальных социальных перевозок.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

оснащение улично-дорожной сети в городах - участниках проведения соревнований,

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

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

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

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

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 3 приведены в приложении N 4 к Транспортной стратегии.

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

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

- создание конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически и технологически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры, а также систем координации бизнес-процессов в цепях поставок;
- обеспечение конкурентоспособности российской транспортной системы на глобальном уровне;
- содействие увеличению участия российских транспортных организаций в перевозках российских экспортных и импортных грузов;
- содействие развитию экспорта транспортных услуг за счет обслуживания грузов иностранных грузовладельцев;
- интеграция в международное транспортное пространство в рамках Единого экономического пространства, а также в рамках Содружества Независимых Государств, Шанхайской организации сотрудничества, Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, Организации Черноморского экономического сотрудничества и сотрудничества с Европейским союзом;
- развитие хабовых технологий международных перевозок пассажиров;
- создание интеллектуальных транспортных систем на международных транспортных коридорах с использованием современных информационно-телекоммуникационных технологий и глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, технологий планирования и управления транспортными потоками на транспортных коридорах.

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

- организационно-технологическую и информационную интеграцию железнодорожных, портовых, пограничных и таможенных систем, участвующих в транзитных перевозках (в том числе с использованием Транссиба);
- интеграцию системы перевозок по внутренним водным путям в систему перевозок грузов между государствами Центральной и Южной Азии, Республикой Казахстан, с одной стороны, и европейскими государствами, с другой стороны;
- создание условий для увеличения объемов транзитных пролетов авиакомпаний третьих стран по транссибирским, трансполярным, кроссполярным и другим маршрутам воздушного пространства России, соединяющим Европу с Восточной и Юго-Восточной Азией, а также Северную Америку с Южной и Юго-Восточной Азией;
- разработку и реализацию мер государственной поддержки развития комплексных транспортно-логистических и интеллектуальных технологических систем управления цепями поставок товаров на транспортных коридорах, обеспечивающих конкурентоспособную

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

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Развитие экспорта транспортных услуг является столь же важной составляющей национального продукта России, как и экспорт товаров. Рост объемов экспорта транспортных услуг предполагается обеспечить как за счет увеличения физических объемов перевозок пассажиров и грузов российскими транспортными компаниями, так и за счет повышения их конкурентоспособности на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг, а также за счет расширения доступа к перевозкам пассажиров и грузов между третьими странами. Одной из ключевых мер в этой области должна стать государственная поддержка создания

крупной национальной транспортно-логистической компании, конкурентоспособной на мировом рынке.

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

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

создание для российских перевозчиков не менее благоприятного режима при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран, а также разработка механизмов оперативного принятия ответных мер в случаях, когда российские перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом;

содействие развитию российской транспортно-экспедиторской системы.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

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

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

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

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

сокращение времени стоянки судов в порту за счет оптимизации работы пунктов пропуска; разработку мер по эффективному использованию потенциала внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации как важнейших водных путей международного значения, а также снижение среднего времени транзита судов по внутренним водным путям;

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

организация портовых особых экономических зон.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

Решение указанной задачи направлено на увеличение экспорта транспортных услуг и

конкурентоспособности российских транспортных компаний на мировом рынке.

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

- гармонизацию транспортного законодательства Российской Федерации с международными нормами, а также с транспортным законодательством Республики Беларусь и Республики Казахстан в рамках Единого экономического пространства;
- расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, защиту российских интересов в рамках сотрудничества с международными организациями, а также участие в международных проектах и программах, направленных на развитие межрегиональных (в том числе евроазиатских) транспортных связей;
- координация проектов и программ развития инфраструктуры с государствами - партнерами по международным перевозкам (в первую очередь в рамках Единого экономического пространства);
- формирование в полном объеме общего рынка транспортных услуг и единого транспортного пространства в рамках Единого экономического пространства. Формирование согласованной транспортной политики и устранение любой дискриминации поставщиков транспортных услуг государств-участников на всей территории Единого экономического пространства;
- гармонизацию нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификацию технических стандартов и транспортных технологий с государствами, участвующими в цепях поставок внешнеторговых и транзитных грузов, проходящих через территорию Российской Федерации;
- унификацию условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами и владельцев транспортных средств перед третьими лицами;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности, безопасности перевозок и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

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

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

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

Решение задачи развития хабовых технологий перевозок пассажиров предусматривает:

- государственную поддержку развития аэропортов, перспективных с точки зрения использования хабовых технологий;
- развитие трансферных пассажиропотоков и грузопотоков через международные узловые аэропорты Российской Федерации.

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

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

- развитие единого информационного пространства и унификацию информационного взаимодействия участников международных перевозок на международных транспортных коридорах;
- развитие транспортно-таможенных технологий и информационных систем, ускоряющих

доставку и пограничную обработку транзитных грузов;
создание межгосударственных систем обеспечения безопасности и информирования участников транспортного процесса на международных транспортных коридорах;
развитие систем мониторинга и обеспечения безопасности перевозки грузов на международных транспортных коридорах на основе глобальной навигационной системы ГЛОНАСС.

Решение указанной задачи обеспечит эффективный мониторинг перевозок и управление грузо- и пассажиропотоками с использованием современных транспортно-логистических и информационно-коммуникационных технологий по международным транспортным коридорам, повысит надежность, доступность, скоростные параметры и качество перевозок. Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 4 приведены в приложении N 4.

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

Для достижения цели 5 необходимо решить следующие основные задачи:

повышение безопасности движения, полетов и судоходства;
повышение уровня технической и технологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
обеспечение состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
обеспечение деятельности специализированных аварийно-спасательных служб на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям;
обеспечение мобилизационной готовности транспортного комплекса;
повышение уровня безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;
усиление государственного регулирования допуска к транспортной деятельности в соответствии с требованиями безопасности;
развитие систем надзора, контроля и обеспечения общественной безопасности в сфере транспорта;
обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.
Решение задачи повышения безопасности движения, полетов и судоходства предусматривает:
совершенствование нормативной правовой базы в части усиления ответственности за выполнение субъектами транспортного комплекса нормативных требований эксплуатации транспортных средств и транспортной инфраструктуры;
повышение действенности мер, применяемых к нарушителям установленных правил эксплуатации транспортных средств и объектов транспорта, а также требований к персоналу;
увязку в единую систему мер по повышению безопасности на транспорте с повышением безопасности транспортных средств;
проведение мероприятий, направленных на обеспечение списания и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы технических средств транспорта и транспортной инфраструктуры, которые уже не могут обеспечивать необходимую эксплуатационную надежность;
разработку требований к эксплуатационному состоянию и содержанию железнодорожных поездов;
разработку требований к средствам крепления груза на транспортном средстве и к их применению;
повышение уровня технической оснащенности и готовности железнодорожных восстановительных и пожарных поездов;
приведение в нормативное состояние и повышение уровня обустройства автомобильных дорог средствами, обеспечивающими безопасность движения;
повышение безопасности движения автомобильного транспорта и пешеходов за счет совершенствования организации дорожного движения и внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих управление транспортными потоками и транспортными средствами, а также своевременное (экстренное) информирование и

управление действиями в условиях инцидентов, нештатных и чрезвычайных ситуаций;
совершенствование системы контроля и поддержания летной годности воздушных судов;
совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации;
внедрение на транспорте нового поколения бортовых систем безопасности с использованием компьютерных технологий с элементами искусственного интеллекта;
ввод в эксплуатацию необходимого количества судов обеспечивающего флота (аварийно-спасательных, гидрографических и других судов, обеспечивающих флот), создание и поддержание на должном уровне береговых средств обеспечения безопасности мореплавания, поиска и спасания, связи;
развитие систем наблюдения за движением судов и систем управления их движением;
развитие средств информационного обеспечения безопасности на внутренних водных путях, внедрение электронных навигационных карт, создание речной информационной системы на внутренних водных путях;
создание эффективной государственной системы мониторинга и управления безопасностью на транспорте.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

обеспечение соответствия поставляемых новых транспортных средств стандартам в области транспортной безопасности, в том числе международным стандартам для транспортных средств, которые осуществляют международные перевозки грузов и пассажиров;

повышение технической и технологической безопасности объектов железнодорожного транспорта;

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

повышение технической и технологической безопасности морских и речных судов;

повышение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

использовании, а также для эффективности транспортной работы;
на морском транспорте - совершенствование технического оснащения судов транспортного и обеспечивающего флота, а также систем управления движением судов;
на внутреннем водном транспорте - совершенствование технического оснащения судов транспортного и обеспечивающего флота, систем управления движением судов, реконструкция объектов инфраструктуры внутренних водных путей;
на воздушном транспорте - внедрение нового поколения бортовых систем безопасности и новых средств обеспечения выживания пассажиров и членов экипажа при авиационных происшествиях.

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

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

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

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

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

создание государственной системы управления транспортной безопасностью.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

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

на воздушном транспорте - совершенствование системы обеспечения безопасности воздушного транспорта.

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

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

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

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

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

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

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

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

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

Решение указанной задачи позволит повысить оперативность и обеспечить эффективность деятельности специализированных аварийно-спасательных служб транспортного комплекса во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий на уровне международных и национальных требований.

Решение задачи обеспечения мобилизационной готовности транспортного комплекса предусматривает:

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

обеспечение постоянного соответствия уровня готовности транспортной системы потребностям страны, Вооруженных Сил Российской Федерации и других войск; обеспечение информационной безопасности на транспорте при выполнении воинских и специальных перевозок и сохранение существующего порядка размещения органов управления этими перевозками;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

развитие системы контроля профессионального допуска к транспортной деятельности;

развитие механизмов страхования ответственности участников транспортной деятельности.

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

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

- совершенствование нормативной базы деятельности контрольных и надзорных органов в сфере транспорта, совершенствование регламентации и координации их функций в условиях снижения степени вмешательства в деятельность субъектов рынка;
- развитие автоматизированных средств и информационных систем надзора и контроля в сфере транспорта, в том числе дистанционного контроля;
- оснащение контрольно-надзорных органов техническими средствами, повышающими эффективность их деятельности;
- взаимодействие государственных органов при организации мероприятий по обеспечению общественной безопасности на транспорте;
- оснащение государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта современными видами автотехники, морских, речных и воздушных судов, средствами связи и автоматизации;
- совершенствование нормативно-правовой базы применения воздушных судов при обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта с учетом международного опыта;
- учет потребностей государственных органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности в сфере транспорта, в служебных помещениях при проектировании, строительстве и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

- в транспортном комплексе - формирование многоуровневого информационного пространства в сфере обеспечения транспортной безопасности;
- на автомобильном транспорте - введение повсеместно весового контроля на автомобильных дорогах федерального и регионального значения.

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

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

- развитие материально-технической базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами, отвечающими требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы;
- разработку программы строительства ведомственного жилья для снижения оттока высококвалифицированных работников и поддержки молодых специалистов;
- совершенствование подготовки и контроля пилотов и авиаспециалистов с учетом рассмотрения возможности сокращения сроков обучения при сохранении качества и профессиональной подготовки;
- поддержку и поощрение организаций и предприятий, прилагающих усилия по привлечению в отрасль молодых кадров;
- реализацию мер по повышению престижа транспортных профессий.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

- на железнодорожном транспорте - развитие материально-технической базы высших и средних образовательных учреждений, постоянное совершенствование учебных программ;
- на морском транспорте - совершенствование системы подготовки специалистов, развитие инфраструктуры учебных заведений;
- на морском и внутреннем водном транспорте - улучшение социального обеспечения работников;
- на автомобильном транспорте - совершенствование системы подготовки водителей, требований к профессиональной подготовке, переподготовке, повышению квалификации руководителей и специалистов;
- на воздушном транспорте - развитие инфраструктуры учебных заведений, повышение престижности профессии пилота-инструктора, гармонизация системы подготовки специалистов с рекомендациями Международной организации гражданской авиации, совершенствование системы контроля соблюдения экипажами правил полетов воздушных судов.

Решение этой задачи позволит организовать подготовку кадров для транспортной отрасли в необходимом объеме и необходимой квалификации, соответствующей требованиям

безопасной и устойчивой работы транспорта.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 5 приведены в приложении N 4.

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

Для достижения цели 6 необходимо решить следующие основные задачи:

модернизация транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленная на снижение их негативного воздействия на окружающую среду; повышение доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий; повышение энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран; обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждение и сокращение их образования; внедрение систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте; привлечение граждан и организаций к участию в общественной экспертизе и решении вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса.

Решение задачи модернизации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленной на снижение их негативного воздействия на окружающую среду, предусматривает:

обустройство автомобильных дорог современными инженерными средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая искусственные и растительные барьеры для снижения загрязнения прилегающих территорий и уровня шумового воздействия;

реализацию комплекса мер, направленных на повышение технического уровня транспортных средств, впервые регистрируемых на территории Российской Федерации. Внедрение ограничений на поставку в Российскую Федерацию транспортных средств (в том числе воздушных судов), имеющих низкие показатели экологичности, мотивирование их замены на более эффективные. Усиление контроля за техническим состоянием эксплуатируемых автомобилей по экологическим показателям;

переход на мировые экологические стандарты в отношении потребляемого топлива с возможностью эксплуатации транспортных средств предыдущих поколений в течение переходного периода;

сокращение объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта за счет профессиональной подготовки и повышения квалификации персонала, обучения эффективным приемам управления и режимам вождения транспортных средств, способам рационализации маршрутов движения;

сокращение негативного воздействия транспорта на окружающую среду в городских агломерациях за счет внедрения интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих снижение заторов на дорогах и оптимизацию скоростей движения транспортных потоков; разработку и внедрение новых способов содержания автодорог общего пользования в зимний период, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов;

разработку и внедрение новых конструктивно-технологических решений и материалов, позволяющих снизить пылеобразование на автодорогах, и предотвратить водную эрозию, а также нарушение природных ландшафтов (эстакады, тоннели);

ввод в эксплуатацию на морском транспорте необходимого количества судов обеспечивающего флота, в том числе природоохранных. Ориентирование транспортных фирм на приобретение 2-корпусных судов для перевозки нефтеналивных грузов; разработку комплекса мероприятий по обеспечению экологической безопасности в Арктике, включающего создание портов-убежищ, ремонтных баз и приемных портовых сооружений для судовых отходов;

создание на внутреннем водном транспорте специальных судов и технических средств по сбору, комплексной переработке и утилизации отходов, образующихся при эксплуатации или

попадающих в водную среду в результате аварий объектов водного транспорта.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - совершенствование методов государственного регулирования в сфере охраны окружающей среды на транспорте, обустройство транспортных коммуникаций средствами защиты окружающей среды от негативного воздействия транспорта, совершенствование структуры парков транспортных средств по экологическим критериям, повышение квалификации кадров, снижение транспортной нагрузки в населенных пунктах, обеспечение экологической безопасности в Арктике;

на морском и внутреннем водном транспорте - строительство современного природоохранного флота;

на автомобильном транспорте - обновление парка автотранспортными средствами с лучшими экологическими параметрами, совершенствование подготовки водителей и персонала за счет обучения методам, позволяющим снизить негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду;

на воздушном транспорте - повышение экологических требований к воздушным судам (по уровню шума и эмиссии).

Решение указанной задачи позволит модернизировать или заменить транспортные средства и объекты инфраструктуры транспорта на более экологичные либо внедрить нормативы, технические средства и технологии, направленные на улучшение их экологических характеристик.

Решение задачи повышения доли использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий предусматривает:

мотивирование перехода к использованию экологически чистых видов топлива, гибридных, электрических, водородных двигателей транспортных средств, возобновляемых источников энергии, материалов и технологий, минимизирующих негативное воздействие на окружающую среду;

меры экономического стимулирования экологичных транспортных технологий, оптимизацию тарифной политики на основе критериев энергоэффективности и экологического воздействия на окружающую среду;

поддержку сезонной деятельности внутреннего водного транспорта как наиболее экологичного вида транспорта - обеспечение доступа к адекватным кредитным ресурсам; расширение использования экологически чистых судовых источников энергии и экологически безопасных перегрузочных технологий.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - совершенствование нормативно-правового регулирования в сфере использования экологически чистых видов топлива, гибридных и электрических двигателей транспортных средств, возобновляемых источников энергии, материалов и технологий, оптимизация тарифной политики на основе критериев энергоэффективности и экологического воздействия на окружающую среду;

на железнодорожном транспорте - увеличение масштабов использования электротяги и снижение выбросов загрязняющих веществ;

на морском транспорте - использование в качестве топлива сжиженного природного газа;

на внутреннем водном транспорте - развитие обеспечивающего флота;

на воздушном транспорте - внедрение новых экологически чистых веществ для авиационных технологий, сокращение использования вредных веществ, разработка технологий их утилизации, реализация исследовательских программ в области авиационных видов биотоплива.

Решение указанной задачи позволит увеличить использование экологически чистых видов топлива и электроэнергии и снизить объемы выбросов загрязняющих веществ от транспортного комплекса.

Решение задачи повышения энергоэффективности транспорта до уровня показателей передовых стран предусматривает:

разработку и реализацию комплекса мер, направленных на расширение применения более экономичных транспортных средств;

разработку и стимулирование внедрения транспортными предприятиями энергоэффективных технологий перевозочного процесса.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - использование транспортных средств с более низким расходом моторного топлива, внедрение ресурсосберегающих технологий перевозочного процесса, рационализация маршрутов движения транспортных средств, строительство объектов энергетики для нужд транспортной инфраструктуры, использующих возобновляемые источники энергии;

на воздушном транспорте - снижение потребления топлива в аэропортах и воздушными судами, введение стандартов по выбросам углекислого газа.

Решение указанной задачи должно обеспечить устойчивый рост энергоэффективности транспортного комплекса Российской Федерации.

Решение задачи обеспечения экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса, предупреждения и сокращения их образования предусматривает: оснащение объектов транспортной инфраструктуры очистными сооружениями и повышение их эффективности, сокращение водозабора, применение современных технологий и способов сбора и утилизации отходов;

сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог;

использование механизма государственно-частного партнерства в инвестиционных проектах по созданию в портах технических средств для приема и утилизации судовых отходов.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - создание современной инфраструктуры экологически безопасного сбора, хранения, удаления, обезвреживания, переработки и размещения отходов от деятельности транспортного комплекса;

на железнодорожном транспорте - сокращение количества отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании железных дорог;

в дорожном хозяйстве - сокращение количества не утилизируемых отходов при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании автомобильных дорог;

на морском транспорте - создание в портах инфраструктуры для приема и утилизации судовых отходов, внедрение метода очистки отработанных газов от высокосернистого дизельного топлива;

на воздушном транспорте - внедрение экологически безопасных технологий утилизации авиатехники, строительство очистных сооружений в аэропортах, внедрение технологий повторного использования технических вод, сбора и утилизации мусора, утилизации противообледенительной жидкости.

Решение указанной задачи позволит снизить объемы выбросов, стоков и отходов в транспортном комплексе.

Решение задачи внедрения систем экологического менеджмента и управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте предусматривает:

создание системы мониторинга и информационно-аналитической системы оценки уровня негативного воздействия транспорта на окружающую среду в территориальном разрезе и по видам транспорта;

разработку организационно-экономической модели и создание комплексной институциональной системы управления качеством в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Реализация этих мер обеспечивается за счет выполнения следующих мероприятий:

в транспортном комплексе - создание комплексной информационно-аналитической системы экологического мониторинга и контроля экологической обстановки на объектах транспортной инфраструктуры, обустройство экоаналитических лабораторий и постов экологического контроля, внедрение практики проведения экологических аудитов и экологического страхования рисков, совершенствование методов и организационной модели

государственного регулирования в сфере охраны окружающей среды на транспорте;

на воздушном транспорте - актуализация форм государственной статистической отчетности, внедрение системы сбора статистической информации об использовании парка воздушных судов авиации общего назначения и объемах израсходованного топлива наземным транспортом аэропортов, создание информационного интернет-портала по проблеме снижения выбросов парниковых газов гражданской авиацией.

Решение указанной задачи позволит создать эффективную систему управления снижением

негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Решение задачи привлечения граждан и организаций к участию в общественной экспертизе и решению вопросов, связанных с охраной окружающей среды и обеспечением экологической безопасности транспортного комплекса, предусматривает: использование механизмов общественных советов, организаций и объединений при экспертизе текущего состояния и мер по повышению экологической безопасности транспортного комплекса;

совершенствование работы с обращениями граждан и организаций по вопросам охраны окружающей среды и экологической безопасности.

Реализация этих мер обеспечит возможность гражданам, организациям и их объединениям оперативно сообщать и получать необходимую информацию по экологической безопасности транспорта, проведение публичных общественных обсуждений экологических рисков и последствий реализации транспортных проектов, создание в федеральных и региональных органах исполнительной власти в сфере транспорта общественных советов по вопросам охраны окружающей среды и экологической безопасности, создание комплексной системы работы с обращениями граждан.

Решение указанной задачи позволит повысить информированность общества о работе по обеспечению экологической безопасности транспортного комплекса и вовлечь различные общественные организации и объединения в работу по формированию и пропаганде эффективных мер, направленных на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Основные мероприятия по решению задач в рамках достижения цели 6 приведены в приложении N 4 к Транспортной стратегии.

7. Общие задачи, обеспечивающие реализацию Транспортной стратегии

Общие задачи, направленные на достижение всех целей Транспортной стратегии, включают: опережающее инновационное развитие научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий;

сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям.

Транспортная стратегия является инновационной по своему характеру. В связи с этим ее реализация требует опережающего интенсивного инновационного развития научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий с учетом реализации Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года и планов реализации стратегических программ исследований в рамках технологических платформ, в том числе технологической платформы "Технологии экологического развития".

Научное обеспечение Транспортной стратегии направлено на реализацию ее основных целей и задач и охватывает все ключевые направления развития транспортного комплекса. В связи с этим научное обеспечение Транспортной стратегии представлено в виде 3 блоков научных подпрограмм, соответствующих 3 блокам подпрограмм реализации Транспортной стратегии:

блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных главных стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии, в том числе подпрограмм, имеющих комплексный характер и направленных на реализацию нескольких целей и механизмов;

блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии, в том числе на развитие научного обеспечения транспортного комплекса;

блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на достижение стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии по отдельным видам транспорта.

Научное обеспечение реализации Транспортной стратегии предусматривает проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по развитию транспортного комплекса, выполнение экспериментальных пилотных проектов, обеспечивающих отработку методик, механизмов нормативно-правового, технического, технологического и информационного обеспечения научных работ, а также выполнение работ по научному

сопровождению внедренных результатов.

Каждая научная подпрограмма, входящая в соответствующий блок, либо направлена на достижение определенной стратегической цели или определенного механизма реализации Транспортной стратегии, либо является комплексной, направленной на реализацию группы целей и механизмов.

Блок научного обеспечения подпрограмм, направленных на достижение общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных главных стратегических целевых ориентиров Транспортной стратегии, в том числе подпрограмм, имеющих комплексный характер и направленных на реализацию нескольких целей и механизмов, включает в себя научные разработки по всем целям Транспортной стратегии.

Научное обеспечение формирования единого транспортного пространства Российской Федерации на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры предусматривается осуществлять по следующим направлениям:

разработка методических основ, регламентов и автоматизированных информационных систем статистического учета на транспорте, включая создание банка статистических данных, обеспечивающего разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса; разработка, научное сопровождение и мониторинг транспортно-экономического баланса; разработка эффективных моделей и систем прогнозирования спроса на услуги транспорта на основе транспортно-экономического баланса и макроэкономических показателей; разработка эффективных систем транспортного планирования, моделирования и оптимизации развития транспортных систем на основе транспортно-экономического баланса;

разработка технических, инфраструктурных и нормативно-правовых принципов и моделей интеграции транспортных коммуникаций страны на базе дифференцированного развития путей сообщения всех видов транспорта и объединения их в единую сбалансированную систему, обеспечивающую необходимые пропускные способности, объем и качество транспортных услуг;

разработка технологических и нормативно-правовых принципов и моделей интеграции товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев в единую систему, обеспечивающую необходимый объем и качество транспортных услуг;

разработка научно обоснованных требований к увеличению до уровня лучших мировых показателей пропускной способности и скоростных параметров транспортной инфраструктуры, а также научное обоснование создания резервов пропускной способности сети по различным направлениям;

разработка проектов комплексного развития транспортных узлов, подходов к ним и транспортных коридоров на основных направлениях перевозок, а также создание интегрированной системы логистических парков на территории страны как основы формирования современной товаропроводящей сети;

разработка научных основ построения единой транспортной системы страны в условиях рыночной экономики, включая анализ и классификацию технической, технологической, экономической и юридической несогласованности во взаимодействующих видах транспорта, а также потерь на стыках взаимодействующих видов транспорта и причин, их вызывающих;

разработка научных основ согласованного развития инфраструктуры взаимодействующих видов транспорта, построения согласованных технологий взаимодействующих видов транспорта (по видам взаимодействия), а также сквозного управления грузопотоками, в пропуске и переработке которых участвует несколько видов транспорта;

разработка методологии построения единой транспортной сети;

разработка принципов и методологических подходов согласования государственных приоритетов и экономических интересов частных участников для построения гармоничного транспортного процесса в рамках единой транспортной системы;

разработка научных основ транспортного освоения новых территорий (развивающихся регионов), включая создание теоретической модели построения эффективной транспортной сети типа "артерии - вены - капилляры", адаптацию теоретической модели к условиям конкретных развивающихся регионов и разработку методических основ построения эффективной транспортной сети в районах промышленного освоения;

проведение имитационной экспертизы инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры (в особенности проектов развития крупных транспортных узлов), в том

числе разработка методологии проведения имитационной экспертизы, создание имитационных систем, позволяющих моделировать системы различных видов транспорта, разработка подробных моделей проектируемых транспортных систем, разработка динамических имитационных моделей транспортных потоков для оценки эффективности вариантов развития транспортной инфраструктуры, комплексное исследование на моделях функционирования проектируемых транспортных объектов с выдачей их реальной пропускной способности, "узких мест" и показателей работы, а также разработка предложений по корректировке проектов на основании имитационной экспертизы; разработка национальной концепции развития интеллектуальных транспортных систем в целях повышения эффективности решения задач транспортного комплекса Российской Федерации;

разработка навигационных систем и систем телематического мониторинга транспортных потоков, систем управления транспортными потоками и интеллектуальных транспортных систем;

исследование, адаптация и освоение, разработка и внедрение инновационных технологий строительства и реконструкции транспортной инфраструктуры;

разработка и создание эффективных систем контроля состояния и управления содержанием объектов транспортной инфраструктуры;

разработка и создание единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса.

Научное обеспечение развития доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей интенсивного и инновационного развития экономики страны предусматривается осуществлять по следующим направлениям:

разработка, мониторинг, анализ и развитие модели рынка транспортных услуг для потребностей всех секторов экономики, включая параметры качества транспортных услуг, структуру стандартов качества для различных категорий товаров и секторов экономики, требования к нормативной правовой базе рынка транспортных услуг, экономические характеристики модели рынка, средства контроля качества и технологические модели обеспечения качества транспортных услуг;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования конкурентного рынка транспортных услуг в области перевозок грузов (включая обоснование параметров допуска к коммерческой транспортной деятельности); исследование, разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы Российской Федерации;

внедрение интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих реализацию инновационных транспортно-логистических технологий в области грузоперевозок, повышение их доступности и качества;

разработка методов и механизмов мотивации структурной модернизации транспортных систем в целях обеспечения качества транспортных услуг и создания конкурентоспособных транспортных компаний;

разработка методик и средств мониторинга и контроля качества предоставляемых транспортных услуг, а также методов и механизмов повышения качества транспортных услуг, в том числе выборочного статистического мониторинга выполнения контрактных обязательств по качеству транспортных услуг, а также мониторинга действенности санкций по нарушениям контрактных обязательств;

разработка методик и средств мониторинга времени движения товаров в пути, а также времени обработки партий грузов в терминальной сети, в том числе в морских портах и пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации;

разработка научно обоснованных методик и средств мониторинга уровня развития логистических технологий, обеспечения их производственно-технической базой и развития системы сопутствующих услуг;

исследование и разработка методов и механизмов государственного мониторинга удельных совокупных транспортных издержек в себестоимости национальных товаров и стимулирования их снижения;

разработка и совершенствование технологий контейнерных перевозок, а также

сравнительный анализ различных технологий региональных и межрегиональных перевозок, перевозок для малого и среднего бизнеса и научное обоснование выбора лучших технологий;

разработка принципиально новой, адаптивной технологии работы транспорта, соответствующей высокой динамике рыночной экономики, в том числе анализ соответствия существующей технологии новым требованиям рыночной экономики - обеспечению динамичных экономических связей надежными и эффективными транспортными связями, разработка экономических основ, критериев и показателей работы различных видов транспорта, соответствующих новой основной задаче, разработка научных основ гибких форм организации работы транспорта (для железнодорожного транспорта - вариантный план формирования, гибкий график движения поездов, варианты технологические процессы), а также разработка методологии доставки грузов к морским портам, пограничным переходам и крупным предприятиям, согласованной с режимом их работы;

разработка научно обоснованных методов и средств мониторинга существующей структуры парка грузового подвижного состава и обеспеченности потребностей по подвижному составу в целях достижения заданных критериев объема и качества транспортных услуг;

мотивирование разработки инновационных систем грузовых перевозок, в том числе с использованием энергоэффективных двигательных установок и новых средств перемещения грузов;

разработка систем электронного документооборота на транспорте;

разработка и экспериментальная отработка эффективных инфотелекоммуникационных технологий и навигационных сервисов для обеспечения потребностей рынка конкурентоспособных транспортных услуг.

Научное обеспечение развития доступности и качества транспортных услуг для населения предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям:

разработка и научное обоснование минимальных социальных транспортных стандартов обеспечения возможности передвижения всех слоев населения на всей территории страны, разработка и научное сопровождение программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов по прогрессивной шкале с учетом постепенного улучшения условий транспортного обслуживания населения, в том числе в области развития систем городского и пригородного пассажирского транспорта, а также районов Крайнего Севера и приравненных к ним территорий;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с минимальными социальными стандартами (включая обоснование параметров допуска к коммерческой транспортной деятельности в области пассажирских перевозок);

исследования и разработки в области развития систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров;

разработка и научное обоснование параметров регулирования рынка в части допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок;

исследование, разработка и адаптация методов транспортного планирования для городских агломераций;

исследование и научное обоснование структуры соотношения общественного и личного пассажирского транспорта в модели рынка транспортных услуг, обеспечивающей минимальные социальные транспортные стандарты, разработка механизмов обеспечения реализации этих стандартов на базе социальных инвестиционных государственных контрактов на федеральном, региональном и муниципальном уровнях;

исследования и разработки в области развития производства и оснащения парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, определение потребности в парках, возможности производства соответствующего подвижного состава и реализации на его базе минимальных социальных транспортных стандартов;

стимулирование разработки и внедрения инновационных технологий и интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих повышение доступности и качества пассажирских перевозок.

Научное обеспечение развития интеграции Российской Федерации в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны предусматривается

осуществлять по следующим основным направлениям:

разработка и научное обоснование нормативно-правовых и других государственных методов регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами;

разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей интеграции Российской Федерации в единое международное транспортное пространство, развития участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также расширения сотрудничества в международных транспортных организациях и с торговыми партнерами Российской Федерации;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению интеграции Российской Федерации в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны;

исследование и разработка в области гармонизации нормативно-правового обеспечения российской и международной транспортных систем;

разработка методик и средств мониторинга технических и технологических параметров международных транспортных коридоров и разработка и научное обоснование развития этих параметров, обеспечивающих конкурентоспособность международных транспортных коридоров на уровне мировых аналогов;

разработка и научное обоснование механизмов мотивирования создания национальных и интернациональных транспортных компаний, конкурентоспособных мировым компаниям, а также расширения участия российского транспортного бизнеса в крупных международных транспортных проектах.

Научное обеспечение повышения уровня безопасности транспортной системы предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям:

исследование и разработка в области развития средств, технологий и систем обеспечения безопасности движения, полетов и судоходства;

разработка технологических моделей повышения эффективности деятельности специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в целях достижения уровня, соответствующего международным и национальным требованиям;

исследование и разработка в области обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

исследование и разработка в области повышения мобилизационной готовности транспортного комплекса;

исследование и разработка в области повышения безопасности перевозок грузов, требующих особых условий;

разработка и научное обоснование параметров системы регулирования профессионального допуска к транспортной деятельности;

научно-техническое обеспечение развития средств и систем надзора в сфере транспорта;

разработка методик и средств контроля уровня профессиональной подготовки специалистов транспортного комплекса с точки зрения обеспечения безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы и методов государственного регулирования по обеспечению безопасности и устойчивости транспортной системы.

Научное обеспечение снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду предусматривается осуществлять по следующим направлениям:

исследование и разработка в области сокращения негативного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, а также количества отходов на всех видах транспорта (включая вопросы профессиональной подготовки персонала и рационализации маршрутов);

разработка и научное обоснование технологических и нормативно-правовых моделей мотивации перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива;

выбор и научное обоснование показателей и критериев оценки экологичности транспорта с учетом уровня затрат и разработка рекомендаций по их оптимизации;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы в области регулирования негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

исследования и разработки в области снижения энергоемкости транспорта и достижения уровня показателей передовых стран;

разработка и научное обоснование нормативной правовой базы в области управления снижением энергоемкости транспорта.

Научное обеспечение создания эффективной системы управления реализацией Транспортной стратегии и развитием транспортного комплекса предусматривается осуществлять по следующим основным направлениям:

разработка и научное сопровождение системы стратегического планирования развития транспортной отрасли на основе математических моделей и транспортно-экономического баланса;

разработка и научное обоснование эффективной организационной модели управления реализации Транспортной стратегии;

разработка методических основ и регламентов согласования Транспортной стратегии с субъектами Российской Федерации и ее координация с региональными транспортными стратегиями и программами, со схемами территориального планирования регионов, областей и городов;

разработка методических основ и регламентов координации Транспортной стратегии с ресурсообеспечивающими отраслями;

разработка, научное сопровождение и развитие автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом и других аналитических и управляющих систем транспортного комплекса (включая создание классов автоматизированных аналитических систем для различных видов транспорта и транспортного комплекса в целом), а также разработка методических основ использования аналитических систем на транспорте, разработка методологии автоматизированного управления потоками и процессами на транспорте, создание новых и адаптация к новым задачам транспорта существующих систем автоматизированного управления (систем поддержки принятия решений) и адаптация технологических процессов транспорта к использованию систем автоматизированного управления;

исследование и разработка в области развития систем мониторинга и оценки состояния транспортного комплекса, систем контроля и надзора на транспорте;

исследование и разработка аналитических систем и математических моделей, обеспечивающих поддержку принятия решений по регулированию функционирования и управлению развитием транспортного комплекса;

мониторинг и оценка влияния параметров стратегического развития транспортной системы Российской Федерации на макроэкономические показатели социально-экономического развития страны с использованием комплекса современных экономико-математических моделей;

разработка, научное сопровождение и развитие автоматизированной системы мониторинга и проектного управления реализацией федеральных целевых программ и стратегий, создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией Транспортной стратегии.

Сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров по всем направлениям предусматривают решение следующих задач:

государственная поддержка развития научных кадров высшей квалификации в транспортной отрасли;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области проектирования транспортных систем;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области транспортно-логистических услуг и экспедирования;

развитие кадрового, технического и технологического потенциала в сфере транспортного надзора.

Для реализации стратегических целей развития транспортной системы Российской Федерации до 2030 года необходимо также обеспечить подготовку специалистов и трудовых ресурсов для транспортного комплекса по следующим направлениям:

развитие обеспечения трудовыми ресурсами в области управления транспортным

комплексом;

развитие технических, технологических и других видов знаний трудовых ресурсов до уровня, обеспечивающего реализацию целей Транспортной стратегии.

Реализация указанных направлений научного обеспечения Транспортной стратегии будет во многом зависеть от разработки механизмов привлечения внебюджетных средств для финансирования научных исследований в сфере транспорта.

Основные мероприятия по общим задачам, обеспечивающим реализацию Транспортной стратегии, приведены в приложении N 4 к Транспортной стратегии.

VII. Сроки и этапы реализации Транспортной стратегии

Реализация Транспортной стратегии будет проходить в два этапа:

первый этап (до 2020 года) - завершение модернизации транспортной системы методами целевого инвестирования и устранение "узких мест" и переход к ее системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям;

второй этап (2021 - 2030 годы) - интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально ориентированного пути развития Российской Федерации.

Первый этап реализации Транспортной стратегии базируется на результатах реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" и ориентирован на решение задач, поставленных в государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы" и в других действующих программах.

В этот период развитие транспортного комплекса предусматривается осуществлять преимущественно за счет строительства и реконструкции ряда приоритетных объектов транспортной инфраструктуры (скоростные железные и автомобильные дороги, аэропорты и системы аэронавигации, морские и речные порты, терминально-логистические комплексы).

Предусматривается развитие наиболее загруженных направлений транспортной сети, обеспечение поддержки развития отдельных видов транспорта - региональной авиации, внутреннего водного транспорта, системное развитие транспорта на федеральном, региональном и муниципальном уровнях, обеспечение необходимой базы безопасного развития транспорта - приведение транспортной инфраструктуры в нормативное состояние, обновление парков и обеспечение нормативных сроков службы подвижного состава транспорта, в том числе в интересах выполнения воинских перевозок как в мирное, так и в военное время, обеспечение приоритета требований по безопасности при эксплуатации и развитии инфраструктуры и подвижных средств транспорта. В связи с сокращением инвестиций относительно инвестиций, запланированных ранее, возможен перенос ряда крупных инвестиционных проектов на более поздний период. Возрастут масштабы освоения инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

На этом этапе основное внимание при развитии транспортной инфраструктуры предусматривается уделить формированию единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения и хозяйствующих субъектов, ликвидации существующих разрывов и "узких мест" транспортной сети, в том числе в азиатской части Российской Федерации, а также развитию крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок, транспортных подходов к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации и транспортным узлам. На этой основе будут созданы инфраструктурные условия для развития потенциальных точек экономического роста (включая комплексное освоение новых территорий и разработку месторождений полезных ископаемых, в первую очередь в Сибири и на Дальнем Востоке).

Основные направления развития в отраслевом разрезе на первом этапе предусматривают: в области железнодорожного транспорта - модернизацию и обновление подвижного состава, постоянных технических устройств и инженерно-технических сооружений, сокращение "узких мест" и увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети, внедрение новых технологий в перевозочном процессе, строительство железнодорожных линий в районах нового освоения, специализированных магистралей для организации высокоскоростного пассажирского движения, развитие железнодорожной инфраструктуры на направлениях международных транспортных коридоров, развитие и строительство обходов

крупных железнодорожных узлов, совершенствование модели рынка железнодорожных транспортных услуг, направленной на рост технологической и экономической эффективности отрасли;

в области дорожного хозяйства - повышение безопасности движения по сети автомобильных дорог общего пользования путем обустройства дорог техническими средствами организации движения и реконструкции участков дорог с повышенным уровнем аварийности, повышение долговечности автомобильных дорог путем замены искусственных сооружений, находящихся в ремонтонепригодном состоянии, обеспечение строительства и реконструкции участков, обслуживающих движение в режиме существенной перегрузки, а также объектов, дающих максимальную отдачу для социально-экономического развития Российской Федерации и регионов, в том числе на территории Сибири и Дальнего Востока, Северо-Кавказского федерального округа, формирование сети автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров;

в области автомобильного транспорта - обновление парка автотранспортных средств и совершенствование его структуры, завершение создания нормативной правовой базы, массовое внедрение новых перевозочных, информационных и телекоммуникационных технологий с применением глобальной навигационной системы ГЛОНАСС, значительное повышение качества предоставляемых услуг пассажирским и грузовым транспортом во всех видах сообщения, увеличение скорости товародвижения на междугородных и международных маршрутах;

в области воздушного транспорта - развитие международных узловых аэропортов (хабов), сети внутрироссийских узловых аэропортов и региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, кардинальное обновление парка воздушных судов, развитие аэронавигационной системы Российской Федерации и системы поиска и спасания с применением спутниковых технологий;

в области морского транспорта - увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности отечественного транспортного флота, обновление морского флота, обеспечением роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах;

в области внутреннего водного транспорта - устранение участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения, увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой, реконструкция гидротехнических сооружений, реконструкция пассажирских вокзалов и улучшение качества обслуживания пассажиров, а также строительство судов грузового и пассажирского флота. На первом этапе будет создана система государственного стратегического планирования в сфере транспорта на основе транспортно-экономического баланса и развития статистического наблюдения, продолжится совершенствование нормативно-правового обеспечения функционирования и развития транспортного комплекса, приняты меры по ускорению целевого инновационного развития транспорта, получат развитие регулирование доступа перевозчиков на рынки транспортных услуг, стандартизация параметров качества транспортных услуг.

Предусматривается ускоренное приоритетное развитие общественного пассажирского транспорта, транспортных и логистических технологий для обеспечения высокого качества грузовых перевозок, внедрение интеллектуальных транспортных систем. На этом этапе будут обеспечены отработка и тиражирование механизмов реализации проектов на принципах государственно-частного партнерства на всех видах транспорта.

Повысится финансовая устойчивость предприятий транспорта, будут созданы экономические предпосылки для роста их инвестиционных возможностей и привлечения долгосрочных внешних финансовых ресурсов для развития.

Второй этап реализации Транспортной стратегии предусматривает ускорение темпов ввода новых объектов транспортной инфраструктуры, формирование системы скоростных автомобильных и железных дорог, строительство новых портовых мощностей, расширение сети региональных аэропортов, развитие современных терминально-логистических комплексов, внедрение систем скоростного пассажирского внеуличного транспорта и автоматизированных систем управления движением транспортных средств в крупных городах.

Инновационный сценарий развития ориентируется на устойчивый спрос на транспортно-логистические услуги, масштабный объем привлечения государственных и частных инвестиций, направленный на строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры и технологическую модернизацию основных фондов транспортных предприятий. Развитие интермодальных транспортных и логистических систем потребует унификации транспортных стандартов и документов, введения электронного обмена информацией, совершенствования тарифных схем и таможенных технологий.

Оптимизация и пространственное развитие транспортной сети будут связаны с созданием экономически обоснованных резервов пропускной и провозной способности направлений транспортной сети, скоростных и высокоскоростных систем для перевозок пассажиров, пространственным развитием транспортной сети в сложившихся и новых районах хозяйственного освоения, удаленных и малодоступных регионах.

Для обеспечения потребностей транспортного комплекса должна быть проведена масштабная модернизация в отраслях транспортного машиностроения, направленная на создание конкурентоспособных производств по выпуску современных видов продукции.

В связи с этим второй этап включает:

развитие конкурентного рынка доступных и качественных транспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного инновационного развития экономики и улучшения качества жизни населения, повышения конкурентоспособности, производительности и рентабельности транспортных систем;

выход на мировой уровень технологического и технического развития транспорта; создание резервов, необходимых для обеспечения ускоренного развития транспортной системы Российской Федерации и повышения ее конкурентоспособности, эффективности и качества транспортного обслуживания, создания инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране;

расширение опорной транспортной сети;

реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках Единого экономического пространства и с другими государствами;

диверсификацию направлений экспортных поставок российских углеводородов;

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения, а также превращение логистических транспортных центров в управляющие элементы системы товародвижения.

На этом этапе будет обеспечен переход к системному развитию транспортной системы страны на основе формирования единого транспортного пространства Российской Федерации, что включает:

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

увеличение пропускной способности и достижение лучших мировых показателей по скоростным параметрам транспортной инфраструктуры, а также рост доли высокоскоростных путей сообщения;

создание взаимоувязанной интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированной системы логистических парков, а также единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса для формирования современной товаропроводящей сети, обеспечивающей объем и качество транспортных услуг, на территории страны;

применение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания инфраструктуры.

На втором этапе транспортная система должна достичь уровня, обеспечивающего отсутствие инфраструктурных ограничений перспективного социально-экономического развития страны.

Сбалансированное развитие транспортной системы страны позволит повысить конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировом рынке, приблизить показатели мобильности населения к уровню развитых стран, что станет одним из важнейших факторов повышения качества человеческого капитала в стране, а также позволит снизить дифференциацию по доступности транспортных услуг для различных регионов и социальных групп общества.

Предусматривается обеспечить население качественными транспортными услугами в

соответствии с социальными транспортными стандартами. Предполагается обеспечить постепенное повышение уровня этих стандартов по прогрессивной шкале. Продолжится развитие всех видов транспорта. Особое внимание будет уделено комплексному развитию крупных транспортных узлов и созданию транспортно-логистической инфраструктуры.

Основные направления развития на втором этапе предусматривают:

в области железнодорожного транспорта - строительство глубокого обхода Московского железнодорожного узла, обхода Пермского железнодорожного узла, развитие направлений Чишмы - Бугульма - Инза и Челябинск - Орск - Новоперелюбская - Сенная, создание альтернативного транспортного направления направления "Белкомур" из Урала в порты Белого и Баренцева морей, строительство сплошных вторых путей на направлении Тынды - Комсомольск-на-Амуре, а также существенное расширение полигона скоростного и высокоскоростного движения со строительством выделенных высокоскоростных магистралей;

в области дорожного хозяйства - развитие новых направлений автомобильных дорог, входящих в состав маршрутов федерального значения, не только обеспечивающих межрегиональные связи, но и позволяющих интегрировать разобщенную дорожную сеть отдельных областей в единую транспортную систему Российской Федерации, автомобильных дорог, соединяющих между собой административные центры субъектов Российской Федерации по кратчайшему расстоянию, региональных автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров и обеспечивающих подъезд к автомобильным пунктам пропуска, автомобильных дорог, обеспечивающих автотранспортные связи субъектов, расположенных на северо-востоке страны, с дорожной сетью Российской Федерации, автомобильных дорог, обеспечивающих подъезд от федеральной дорожной сети Российской Федерации к морским портам, и автомобильных дорог, обеспечивающих разгрузку крупных транспортных узлов, а также модернизацией существующих и строительством новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения, комплексную модернизацию и развитие дорожной сети в крупнейших транспортных узлах Российской Федерации, строительство и реконструкцию автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог;

в области автомобильного транспорта - завершение создания инфраструктуры для обеспечения полного и качественного удовлетворения потребностей населения и экономики страны в автотранспортных услугах, доведение конкурентоспособности российских перевозчиков до уровня мировых стандартов, создание системы обеспечения технологической, экологической и энергетической безопасности автотранспортной деятельности с учетом снижения негативных последствий автомобилизации;

в области развития общественного пассажирского транспорта общего пользования - развитие выделенной инфраструктуры для пассажирского транспорта общего пользования, систем городского внеуличного транспорта, а также развитие интермодальных систем перевозок пассажиров, модернизацию и рост парков подвижного состава;

в области воздушного транспорта - обеспечение эксплуатационной годности и сбалансированного развития всей инфраструктуры воздушного транспорта, расширение аэродромной сети, главным образом в результате развития региональной авиатранспортной инфраструктуры, не входящей в состав опорной сети, а также массовое обновление парка воздушных судов на основе авиатехники нового поколения;

в области морского транспорта - увеличение пропускной способности морских портов и повышение эффективности их работы в координации с созданием логистической системы, включающей как припортовые терминалы различного назначения, так и терминалы в крупных транспортных узлах страны (включая "сухие порты"), а также ростом дефвейта морского транспортного флота, зарегистрированного под российским флагом;

в области внутреннего водного транспорта - развитие инфраструктуры внутренних водных путей и речных портов для обеспечения перевозок по международным транспортным коридорам, а также развитие туристического бизнеса.

Необходимым условием реализации Транспортной стратегии на всех этапах является улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте на основе формирования и отработки механизмов управления инвестициями, в том числе на условиях государственно-частного партнерства.

VIII. Ожидаемые результаты от реализации Транспортной стратегии

Реализация целей Транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах. Основные ожидаемые итоги реализации Транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров. Общесоциальными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны;
- повышение подвижности населения по инновационному варианту до 15,5 тыс. пасс. км на 1 человека в год, что в 2,4 раза выше показателя в 2010 году, по базовому варианту - до 13,3 тыс. пасс. км на 1 человека в год;
- обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования;
- сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году по инновационному варианту до 2 процентов (в 2010 году - до 10 процентов), по базовому варианту - до 5 процентов;
- доля пассажиров, перевезенных воздушным транспортом (минуя аэропорты московского авиаузла), возрастет к 2030 году по обоим вариантам до 37 процентов (в 2010 году - 27,9 процента);
- обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, в том числе за счет эффективной гибкой государственной тарифной политики;
- существенное снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по всем видам транспорта. Число погибших за год в дорожно-транспортных происшествиях в расчете на 10 тыс. автомобилей сократится по инновационному варианту на 63 процента, по базовому варианту - на 38 процентов. Социальный риск гибели в дорожно-транспортных происшествиях (погибших на 100 тыс. населения) по инновационному варианту снизится с 19,6 в 2011 году до 10,6 в 2018 году и до 7 в 2030 году и достигнет уровня развитых стран, по базовому варианту - до 15,5 в 2018 году и до 10,7 в 2030 году;
- значительное уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Объем выбросов загрязняющих атмосферу веществ на автомобильном транспорте сократится по инновационному варианту на 45 процентов, по базовому варианту - на 40 процентов, на железнодорожном транспорте - по инновационному варианту сократится на 55 процентов, по базовому варианту - на 50 процентов. Объем удельных выбросов на автомобильном транспорте сократится по инновационному варианту на 22 процента, по базовому варианту - на 20 процентов, на железнодорожном транспорте - по инновационному варианту сократится на 51 процент, по базовому варианту - на 50 процентов;
- прирост количества рабочих мест к 2030 году по инновационному варианту составит 270 тыс. единиц, по базовому варианту 180 тыс. единиц.

Общезкономическими итогами реализации Транспортной стратегии являются:

- обеспечение запланированных темпов роста внутреннего валового продукта за счет предоставления организациям и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг. Вклад в прирост валового внутреннего продукта за 2013-2030 годы по инновационному варианту составит свыше 4,5 процента валового внутреннего продукта накопленным итогом за период реализации Транспортной стратегии;
- увеличение доходов консолидированного бюджета составит не менее 0,4 процента суммарного валового внутреннего продукта за период реализации Транспортной стратегии в базовом варианте (более 4,5 трлн. рублей) и не менее 0,8 процента суммарного валового внутреннего продукта в инновационном варианте (свыше 9,9 трлн. рублей);
- снижение уровня удельных транспортных издержек в цене продукции к 2030 году по инновационному варианту - на 30 процентов, по базовому варианту - на 15 процентов;
- увеличение коммерческой скорости продвижения товаров автомобильным транспортом в межрегиональном и международном сообщении по инновационному варианту до 1100 км/сутки, по базовому варианту - до 780 км/сутки, а железнодорожным транспортом

(контейнерные перевозки) - по инновационному варианту до 800 - 1700 км/сутки, по базовому варианту - до 665 - 1520 км/сутки;

повышение своевременности (срочности, ритмичности) доставки товаров достигнет уровня развитых стран, что позволит снизить складские запасы для гарантированного товарного производства по инновационному варианту до 3 - 6 дней, по базовому варианту - до 8 - 15 дней;

увеличение экспорта транспортных услуг к 2030 году по инновационному варианту в 5,7 раза, по базовому варианту - в 3,9 раза. Транзитные перевозки через территорию Российской Федерации увеличатся по инновационному варианту с 28 млн, тонн до 85 млн. тонн, по базовому варианту - до 68,5 млн. тонн;

обеспечение стимулирования интенсивного развития смежных отраслей и формирование мультипликативных эффектов в экономике страны за счет координации со стратегиями и программами развития смежных отраслей - поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта;

развитие городских агломераций позволит получить дополнительный прирост добавленной стоимости, который превысит 5,4 трлн. рублей в базовом варианте и 10,5 трлн. рублей в инновационном варианте.

Общественными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

значительное повышение производительности транспортных систем - среднесуточные объемы перевозок пассажиров возрастут по инновационному варианту в 1,76 раза, по базовому варианту - в 1,54 раза, среднесуточные объемы перевозок грузов возрастут по инновационному варианту - в 2 раза, по базовому варианту - в 1,72 раза. Доля времени движения товаров в пути (автомобильным транспортом в международном и междугородном сообщении) увеличится по инновационному варианту до 16 - 20 часов в сутки, по базовому варианту - до 14 - 18 часов в сутки;

увеличение производительности труда в транспортном комплексе составит по инновационному варианту в 1,75 раза к 2018 году, в 2,1 раза к 2020 году и в 3,7 раза к 2030 году, по базовому варианту - в 1,5 раза к 2018 году, в 1,65 раза к 2020 году и в 2,2 раза к 2030 году;

повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;

уменьшение уровня энергоемкости транспорта по инновационному варианту на 30 процентов, по базовому варианту - на 15 процентов;

создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соединяющей все административные центры субъектов Российской Федерации по дорожной сети с твердым покрытием, преобразование структуры дорожной сети из радиальной в сетевую;

обеспечение проезда автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонны по автомобильным дорогам федерального значения, входящим в состав международных транспортных коридоров, по инновационному варианту - на всем их протяжении, по базовому варианту - на наиболее загруженных направлениях;

создание сети высокоскоростных и скоростных железнодорожных линий для связи крупнейших агломераций страны (по инновационному варианту);

повышение конкурентоспособности национальных перевозчиков. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет по обоим вариантам с 39 процентов в 2010 году до 50 процентов в 2030 году, а доля внешнеторговых перевозок судами под российским флагом по инновационному варианту возрастет с 4 до 16 процентов, по базовому варианту - до 15,7 процента. Доля судов под российским флагом в суммарном дефлоте морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет по обоим вариантам с 29,7 процента в 2010 году до 39 - 40 процентов в 2030 году;

внедрение инновационных товаротранспортных технологий, соответствующих лучшим мировым достижениям, обеспечение оптимизации технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса. К 2030 году сроки доставки грузов в мультимодальном (смешанном) сообщении сократятся по сравнению с 2006 годом по инновационному варианту на 25 процентов, по базовому варианту - на 15 процентов;

развитие конкурентной среды, государственно-частного партнерства, целенаправленное формирование условий для инвестирования в целях обеспечения интенсивного роста

инвестиционной привлекательности отрасли.

Транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей отраслью, растущей темпами, опережающими темпы роста национальной экономики. Транспортная отрасль выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единой транспортной системы Российской Федерации, ее интеграция в мировую транспортную систему обеспечат повышение эффективности транспортных услуг внутри страны, рост их экспорта, более полную реализацию транзитного потенциала, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

IX. Оценка финансовых ресурсов, необходимых для реализации Транспортной стратегии

Реализация Транспортной стратегии обеспечивается стабильной и надежной системой финансирования, учитывающей особенности транспорта как инфраструктурной отрасли. Финансирование Транспортной стратегии предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Средства из федерального бюджета направляются на следующие цели:

- поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;
- реконструкция и строительство объектов транспортной инфраструктуры, в том числе с коммерческой точки зрения неэффективных для открытого акционерного общества "Российские железные дороги" магистральных железнодорожных линий, имеющих важное социально-экономическое значение, а также обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы Российской Федерации;
- обеспечение безопасности на транспорте;
- выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств, объектов транспорта и путей сообщения, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности;
- обеспечение функций государственного регулирования и управления в транспортной отрасли;
- проведение фундаментальных научных исследований и реализация инновационных научно-технических проектов, имеющих общегосударственное и общепромышленное значение.

Наряду с прямым бюджетным финансированием предоставление государственной поддержки может осуществляться в следующих формах:

- софинансирование на договорных условиях инвестиционных проектов с оформлением прав собственности Российской Федерации (включая финансирование расходов на управление инвестиционными проектами и разработку проектной документации);
- предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на развитие транспортной инфраструктуры;
- предоставление субсидий транспортным организациям, осуществляющим социально значимые перевозки;
- субсидирование процентных ставок по привлекаемым кредитам транспортным организациям для финансирования расходов, связанных с приобретением транспортных средств;
- предоставление в соответствии с программой государственных внешних заимствований Российской Федерации и программой государственных внутренних заимствований Российской Федерации и субъектов Российской Федерации государственных гарантий по привлекаемым отечественными организациями займам в целях реализации наиболее значимых инвестиционных проектов в сфере транспорта;
- направление средств в уставные капиталы юридических лиц;
- разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка транспортных средств, в том числе содействие развитию лизинга современных транспортных средств, страхования и кредитования перевозчиков;
- предоставление льгот при установлении условий аренды государственного имущества, землеотвода и землепользования.

Общий объем капитальных вложений по инновационному варианту в Транспортной стратегии рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость и оценивается в 89,2 - 106,5 трлн. рублей, в том числе с финансированием из федерального бюджета - 30 - 31,4 трлн. рублей, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов - 17,3 - 21,4 трлн. рублей, из внебюджетных источников - 41,9 - 53,8 трлн. рублей.

Общий объем капитальных вложений по базовому (консервативному) варианту в Транспортной стратегии рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом налога на добавленную стоимость и оценивается в 63,6 - 72,8 трлн. рублей, в том числе с финансированием из федерального бюджета - 19,3 - 21 трлн. рублей, из бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов - 13,7 - 15,1 трлн. рублей, из внебюджетных источников - 30,6 - 36,7 трлн. рублей.

Оценка объемов необходимого ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии приведена в приложении N 5.

В соответствии с инновационным вариантом:

доля капитальных вложений на реализацию Транспортной стратегии по отношению к внутреннему валовому продукту Российской Федерации составит за 2013-2030 годы в среднем 2,8 - 3,3 процента;

доля суммарных инвестиций в основной капитал в суммарных инвестициях Российской Федерации за 2010-2012 годы составит 10,1 процента, за 2013-2020 годы - 11 - 12 процентов и за 2021-2030 годы - 11 - 15 процентов;

доля капитальных вложений из федерального бюджета на реализацию Транспортной стратегии по отношению к суммарному внутреннему валовому продукту Российской Федерации составит в среднем 0,9 - 1 процент, а из бюджетов всех уровней - 1,5 - 1,7 процента.

Государственные капитальные вложения за счет средств федерального бюджета предусматривается выделять в первую очередь на реализацию следующих мероприятий: строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, предоставление субсидий на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения; строительство и реконструкция высокоскоростных и скоростных железнодорожных линий, строительство железных дорог для связи регионов с единой железнодорожной сетью; реконструкция и строительство федеральных объектов инфраструктуры гражданской авиации;

реконструкция и строительство федеральных объектов в морских и речных портах, строительство морских и речных судов обеспечивающего флота; реконструкция внутренних водных путей и гидросооружений на них.

Средства региональных бюджетов предусматривается направлять в первую очередь на развитие автомобильных дорог регионального значения, пригородного пассажирского комплекса железнодорожного транспорта, строительство новых железнодорожных линий, имеющих важное социальное и экономическое значение для регионов, развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта, а также развитие систем пассажирского транспорта общего пользования (метрополитен, трамвай, троллейбус).

Оценка объемов финансирования мероприятий стратегии из бюджетов субъектов Российской Федерации дана в соответствии с государственной программой Российской Федерации "Развитие транспортной системы" и Бюджетным кодексом Российской Федерации в части бюджетных полномочий с учетом балансовой принадлежности объектов.

Внебюджетные средства намечается использовать преимущественно для финансирования коммерческих проектов по развитию инфраструктуры транспортных узлов, формированию транспортных систем в создаваемых в регионах территориально-производственных кластерах, а также по организации в крупнейших транспортных узлах транспортно-логистических центров, созданию платных и скоростных автомагистралей и автомобильных дорог.

Описание крупных инвестиционных проектов, предусмотренных Транспортной стратегией, приведено в приложении N 6.

Целесообразно предусмотреть меры по государственной поддержке отечественных производителей материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации, стимулирующие переход к инновационной модели развития и привлечение

частных инвестиций как в транспортную отрасль, так и сегменты промышленности, занятые изготовлением современных материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации. Такими мерами могут быть таможенно-тарифное регулирование, направленное на снижение ввозных пошлин на оборудование, а также субсидирование процентной ставки по кредитам для предприятий, осуществляющих производство современного оборудования и приобретение такого оборудования для использования в транспортном комплексе.

Затраты на научное обеспечение реализации Транспортной стратегии составят за 2010-2030 годы 0,67 трлн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе в 2010-2012 годах - 0,02 трлн. рублей, в 2013-2020 годах - 0,14 трлн. рублей, в 2021-2030 годах - 0,51 трлн. рублей. Конкретный состав и объемы работ научного обеспечения реализации Транспортной стратегии предусматривается детально определить при разработке федеральных целевых программ, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, на соответствующие периоды.

Х. Механизмы реализации Транспортной стратегии

К основным механизмам реализации Транспортной стратегии относятся:

повышение эффективности управления реализацией Транспортной стратегии;
развитие механизмов привлечения инвестиций.

Повышение эффективности управления реализацией Транспортной стратегии включает: создание системы мониторинга и управления реализацией государственных, федеральных и ведомственных программ в сфере транспорта и Транспортной стратегии; внесение дополнений в систему статистического учета, необходимых для ведения транспортно-экономического баланса;

развитие организационных механизмов реализации стратегии - подготовка отраслевых и региональных программ, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, региональных постановлений, регламентов.

Основными прямыми механизмами реализации Транспортной стратегии являются государственные, федеральные, ведомственные и региональные программы. Такие программы необходимо разрабатывать в соответствии со стратегическими приоритетами, целями, направлениями транспортной политики и задачами Транспортной стратегии.

На первом этапе Транспортной стратегии (до 2020 года) должна быть реализована государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы". Важным инструментом управления реализацией Транспортной стратегии является согласование региональных и муниципальных стратегий и программ развития транспорта, а также транспортных разделов региональных программ социально-экономического развития с Транспортной стратегией.

Эти стратегии и программы предусматривает обновить в соответствии с Транспортной стратегией в новой редакции. Результатом должен стать согласованный стратегический план развития транспортной системы, предусматривающий реализацию мероприятий различных программ в рамках Транспортной стратегии с учетом разделения интересов и ответственности между органами государственной власти различных уровней, государственными и частными инвесторами, а также транспортными организациями. Важное значение при этом имеет увязка реализации мероприятий со схемами территориального планирования регионов, областей и городов.

К числу важнейших комплексных задач Транспортной стратегии, требующих консолидации усилий федерации, регионов и муниципалитетов, относится повышение мобильности населения за счет развития пригородного, скоростного и высокоскоростного движения, развития региональных авиаперевозок, создания эффективных интегрированных систем транспорта общего пользования. Интеграция проектов и программ в этой области обеспечит расширение радиуса агломерационной доступности городов и сокращение времени их взаимной транспортной доступности. Это увеличит территориальную связность страны, повысит доступность трудовых ресурсов к местам приложения труда, расширит и ускорит деловые связи в экономике, обеспечит совершенствование структуры расселения. Гармоничное развитие путей сообщения и транспортной инфраструктуры федерального, регионального и местного уровней требует распространения механизмов долгосрочного

программно-целевого планирования на региональный и местный уровни управления.

Система мониторинга целевых индикаторов развития транспортного комплекса и показателей его транспортно-эксплуатационного состояния должна быть внедрена на всех уровнях управления. Необходимо создать вертикально-интегрированную систему планирования, учета, контроля и управления системой проектов и программ, обеспечивающих реализацию Транспортной стратегии, предоставляющую возможность верхнему уровню управления контролировать интегральные показатели реализации программ с детализацией конкретных объектов.

Система мониторинга и управления реализацией программ и Транспортной стратегии должна предусматривать формирование значений целевых индикаторов по каждому контрольному периоду программ и Транспортной стратегии, а также показателей реализации задач и мероприятий не реже одного раза в год, а по наиболее важным проектам - в реальном времени.

На этой основе система мониторинга и управления должна отслеживать динамику достижения целей Транспортной стратегии, формировать аналитические оценки эффективности ее реализации и выявлять проблемные участки.

При формировании аналитических оценок предусматривается анализ влияния изменений ресурсного обеспечения реализации Транспортной стратегии назначения целевых индикаторов, а также на макроэкономические показатели по этапам реализации Транспортной стратегии или трехлетним периодам бюджетного балансирования. В целях обобщения результатов мониторинга предусматривается подготовка обзоров (докладов) о реализации мероприятий Транспортной стратегии по видам транспорта и транспортной деятельности с интервалом в среднем раз в три года. По результатам мониторинга в системе управления реализацией Транспортной стратегии должны формировать оценки необходимых инвестиций в транспортный комплекс для следующего этапа бюджетного планирования.

Создание системы мониторинга и управления реализацией программ различного уровня и Транспортной стратегии должно осуществляться в рамках создания единой системы государственного статистического учета и стратегического планирования в сфере транспорта, основой которой должны стать транспортно-экономический баланс и транспортное моделирование.

Система статистического учета должна включать в себя наблюдение за параметрами, важными для оценки достижения целевых индикаторов Транспортной стратегии, а также за параметрами, необходимыми для построения транспортно-экономического баланса, прогнозирования изменения грузовой базы и транспортных потоков. Создание такой системы позволит организовать эффективную обратную связь в системе управления и построить комплексную систему транспортного планирования. На основе транспортно-экономического баланса и прогноза социально-экономического развития регионов будет осуществляться прогнозирование потребностей секторов экономики и населения в услугах транспорта и планирование сбалансированного развития всех элементов транспортной инфраструктуры. Развитие системы управления, контроля и надзора на транспорте предполагает помимо реализации функций соответствующей службы решение новых задач Транспортной стратегии. К их числу относятся задачи контроля за качеством транспортных услуг, качеством выполнения мероприятий Транспортной стратегии, эффективностью функционирования транспортной системы Российской Федерации и освоения бюджетных ассигнований, работой систем платных услуг, соблюдением требований экологической безопасности транспортной системы Российской Федерации, предупреждением и пресечением противоправных действий.

Важное значение имеет механизм усиления государственного контроля и надзора в сфере перевозок (с учетом разграничения полномочий различных контрольных и надзорных органов по обеспечению соблюдения всеми субъектами рынка услуг требований нормативных правовых актов).

Система мониторинга и управления реализацией Транспортной стратегии наряду со статистической информацией должна использовать результаты обследований в отдельных сферах функционирования транспортного комплекса, в том числе для расчета значений целевых индикаторов. Прежде всего, это относится к целевым индикаторам, описывающим основные потребительские характеристики качества транспортных услуг. Методы выборочного обследования и аудита должны применяться для оценки значений таких

индикаторов, как коммерческая скорость товародвижения на видах транспорта, доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок, время транспортной доступности (время поездок маятниковой миграции населения) в городских агломерациях, уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти в целях обеспечения транспортной безопасности.

В крупных городских агломерациях должны быть созданы центры территориально-транспортного планирования, одной из основных задач которых должна стать задача создания системы регулярных транспортных обследований для сбора надежных и представительных данных по ключевым показателям, необходимым для стратегического транспортного планирования, по следующим направлениям:

транспортная подвижность населения с распределением на поездки общественным транспортом и поездки на легковых автомобилях;
средние затраты времени на городскую поездку (по типам поездок, периодам суток, дням недели, сезонам года), среднесетевые скорости автомобильных поездок (по периодам суток, дням недели, сезонам года), направления поездок;
уровень автомобилизации домохозяйств в разрезе характерных социальных групп и территориальных фрагментов городской агломерации;
суммарный пробег автомобилей на улично-дорожной сети города как главный макропоказатель загрузки сети;
объемы грузопотоков, их распределение и динамика, коммерческая скорость;
инвентарные показатели (протяженность путей сообщения, характеристики их топологической связности);
нагрузочные показатели (загрузка систем транспорта общего пользования, объемы пассажиропотоков и грузопотоков, скорости);
потребительские показатели (тарифная обоснованность, удовлетворенность населения, ритмичность, предсказуемость и надежность транспортных связей, степень соответствия транспортным стандартам).

Важнейшим интегральным макропоказателем в практике транспортного планирования должен стать баланс между функциональной нагрузкой (плотность, этажность и назначение застройки, плотность и уровень автомобилизации населения) и транспортным ресурсом территории (доля территории, занимаемая улично-дорожной сетью и сетями наземного общественного транспорта, пропускная способность улично-дорожной сети, провозные возможности систем транспорта общего пользования). Необходим мониторинг прироста функциональной нагрузки, связанной с новым строительством и реконструкцией объектов различного назначения, и увеличения транспортного ресурса территории по месту строительства.

Важным механизмом реализации транспортной политики является стратификация транспортной сети. Применительно к улично-дорожной сети это означает ее разделение на городские улицы различных типов и автономные внеуличные контуры транспортной сети городов, включающие скоростные автомобильные магистрали с контролируемым доступом. На железнодорожном транспорте - это разделение грузового и пассажирского движения, отделение инфраструктуры высокоскоростного движения.

Совершенствование системы управления в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности на транспорте должно осуществляться по следующим направлениям:

совершенствование нормативно-правового обеспечения и системы управления снижением негативного воздействия на окружающую среду, экологической безопасности и энергоэффективности транспортного комплекса;
создание в составе федеральных органов исполнительной власти и органов власти субъектов Российской Федерации в сфере транспорта и дорожного хозяйства структурных подразделений, координирующих деятельность в области снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду, экологической безопасности и энергоэффективности транспортных средств;
разработка и реализация (в рамках соответствующих полномочий) планов совместной деятельности федеральных органов исполнительной власти в целях снижения негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и обеспечения экологической безопасности и энергоэффективности транспортных средств;
внедрение инновационных ресурсосберегающих, экологически безопасных и эффективных

технологий, минимизирующих негативное воздействие транспортного комплекса на окружающую среду с активным участием государства, бизнес-сообщества, организаций науки и образования, общественных объединений и некоммерческих организаций; увеличение объема строительства объектов транспортной инфраструктуры, сертифицированных в системах добровольной экологической сертификации с учетом международного опыта применения "зеленых" стандартов; разработка и внедрение методологии и методов определения и оценки экологических рисков в целях повышения обоснованности принятия управленческих решений; установление ответственности производителей за экологически безопасную утилизацию произведенной ими продукции, не соответствующей актуальным нормативным требованиям, а также ответственность собственников транспортных средств за утилизацию транспортных средств и их компонентов.

Система мониторинга и управления реализацией программ и Транспортной стратегии должна также предусматривать:

оптимизацию распределения ресурсов по видам выполняемых работ; совершенствование нормативной правовой базы, регламентирующей размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных или муниципальных нужд и проведение гибкой ценовой политики; привлечение высококвалифицированных кадров в области транспорта, транспортной инфраструктуры, финансов, управления и мотивации персонала; повышение эффективности и оперативности принятия управленческих решений. Необходимо совершенствовать систему хозяйственного управления объектами и имуществом, остающимися в собственности государства, и решить вопросы, касающиеся совершенствования территориального звена управления транспортом и транспортной деятельностью, создания территориальных управляющих органов и разграничения полномочий между ними и федеральными органами управления транспортом с постепенным переносом значительной части управляющих функций на региональный уровень. Обеспечение соответствия состава государственного имущества функциям государства, обеспечение открытости информации об эффективности управления имуществом, улучшение управления государственными долями в акционерных обществах, повышение эффективности деятельности государственного сектора экономики, а также созданных государственных корпораций и крупных государственных холдингов в транспортном комплексе позволит сформировать эффективную систему управления государственной собственностью в сфере транспорта.

В отношении организаций, сохранение в федеральной собственности которых не отвечает обусловленным полномочиями государства и его стратегическими интересами целям и задачам участия Российской Федерации в управлении федеральной собственностью в сфере транспортного комплекса, будут осуществляться соответствующие мероприятия по передаче на иной уровень публично-правовых образований (в случае необходимости имущества для выполнения публичных полномочий), а также по ликвидации и приватизации. В рамках дальнейшей работы по отмене утративших актуальность ограничений на приватизацию определенных видов федерального имущества и дальнейшей оптимизации в соответствии с решениями Президента Российской Федерации количества стратегических предприятий и акционерных обществ необходимо определить с наиболее приемлемым и экономически обоснованным способом управления такими организациями, включая их приватизацию с применением прозрачных и эффективных приватизационных процедур и преобразование в иные организационно-правовые формы.

Управление отчуждением объекта федерального имущества направлено на достижение оптимального состава и структуры федерального имущества путем сокращения доли государства в экономике, проведения структурных преобразований, стимулирования развития конкуренции, а также на сокращение федеральных государственных унитарных предприятий, основанных на праве хозяйственного ведения.

Также необходимо продолжить работу по созданию федеральных казенных предприятий на базе региональных аэропортов - по результатам детального анализа целесообразности организации аэропортовой деятельности на базе предприятий такой организационно-правовой формы и с учетом выделенных бюджетных ассигнований. Кроме того, в целях повышения эффективности государственной поддержки региональных аэропортов представляется необходимым разработать альтернативные механизмы субсидирования

региональных аэропортов из федерального бюджета.

Транспортная отрасль формирует системный заказ целому ряду отраслей промышленности, которые, с одной стороны, получают стимул к развитию, а с другой стороны, становятся зависимыми от ритмичности реализации Транспортной стратегии. Необходимо выработать согласованную последовательность развития всех задействованных в реализации Транспортной стратегии отраслей промышленности.

Предстоит разработать программу развития российского производства материалов, машин и оборудования для транспортной системы Российской Федерации, предусматривающую меры по государственной поддержке их производителей посредством льготного лизинга необходимого оборудования и позволяющую обеспечить создание производства новых материалов с привлечением государственных и частных инвестиций.

Инновационный характер транспортной стратегии определяет необходимость включения в состав системы управления ее реализацией специальных механизмов и средств управления инновационным развитием. Указанные механизмы обеспечат создание технических, финансовых, нормативно-правовых и организационных условий для инновационного обновления отрасли по всем направлениям деятельности. Одним из таких механизмов является создание сети инновационно-внедренческих центров, которые решали бы задачи, связанные со сбором и систематизацией информации по инновациям на транспорте, их экспертной оценкой, сертификацией и внедрением лучших инновационных решений в области развития транспортной системы Российской Федерации.

Следующим шагом повышения эффективности управления является создание и развитие информационно-аналитической системы управления реализацией Транспортной стратегии. Эта система должна обеспечить построение аналитической информации в различных формах по индикаторам и показателям стратегии, а также программ развития транспорта как в территориальном, так и во временном разрезе с разбивкой по объектам, узлам, направлениям и коридорам с их характеристиками.

Информационно-аналитическое обеспечение функций управления должна обеспечить единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом. В условиях возрастающей сложности стоящих перед отраслью задач повышение эффективности управления требует использования современных информационных и телекоммуникационных технологий, а повышение управляемости и контролируемости развития транспорта принципиального улучшения информационного обеспечения и поднятия уровня автоматизации задач управления, прежде всего, на уровень органов управления транспортным комплексом. Единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом, эксплуатируемая уполномоченной организацией, должна обеспечить повышение полноты и качества анализа эффективности развития транспортной инфраструктуры, контроля за развитием рынка транспортных услуг и их качеством, за развитием экспорта транспортных услуг и реализацией транзитного потенциала, а также повышение эффективности управления программами и проектами, снижение издержек взаимодействия органов управления транспортным комплексом с организациями, деятельность которых связана с транспортом.

Развитие механизмов привлечения инвестиций включает следующие основные направления: создание специализированного органа по обеспечению государственно-частного партнерства в области транспорта, обеспечивающего инициирование проектов, их разработку и сопровождение, проведение конкурсов, а также мониторинг результатов реализации;

совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на унификацию базовых понятий государственно-частного партнерства, увеличение прозрачности условий реализации таких проектов и повышение инвестиционной привлекательности отрасли; развитие экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства в отрасли, расширение перечня доступных источников финансирования проектов; формирование системы эффективного долгосрочного финансирования транспорта; разработка и внедрение механизмов платности за пользование инфраструктурой, введение инвестиционной составляющей в транспортный тариф.

Должен быть определен (создан) единый специализированный координирующий центр по обеспечению реализации проектов государственно-частного партнерства, к предмету ведения которого должны быть отнесены вопросы развития рынка государственно-частного

партнерства и реализации конкретных проектов, от разработки нормативно-правовой базы до инициирования и принятия решения о реализации проектов на основании механизма государственно-частного партнерства.

Необходимо закрепить на законодательном уровне унифицированные базовые понятия государственно-частного партнерства, которые бы определяли правила взаимодействия государства и бизнеса.

Целесообразно определить финансовый институт, облегчающий доступ к долгосрочному финансированию инфраструктурных проектов, например, через механизмы листинга, присвоения инвестиционного или кредитного рейтинга.

Финансово-инвестиционные механизмы должны предусматривать:

выделение средств на развитие транспортной инфраструктуры при формировании федерального закона о федеральном бюджете на соответствующий период;
государственная поддержка неопкупаемых социально значимых проектов, в первую очередь в Сибири и на Дальнем Востоке, в других труднодоступных регионах страны;
развитие механизмов привлечения средств Внешэкономбанка, пенсионных сбережений и других источников для финансирования проектов по обновлению и развитию транспортной инфраструктуры;
государственные гарантии при выпуске инфраструктурных облигаций и привлечения заемных средств.

Для привлечения частного сектора в развитие транспортной инфраструктуры необходимо создать адекватный и прозрачный план развития транспортной отрасли с четким определением наиболее приоритетных проектов.

Для обеспечения устойчивого опережающего развития транспортной системы и ее нормативного содержания в условиях возможных колебаний объемов бюджетного ресурсного обеспечения Транспортной стратегии предусматривается расширение применения практики государственно-частного партнерства с приоритетным отбором проектов, привлекающим наибольшие объемы частных инвестиций. При этом механизм отбора должен обеспечить сохранение общих объемов инвестиций на уровне, необходимом для достижения целей и индикаторов Транспортной стратегии, за счет увеличения доли частных инвестиций в развитие транспортного комплекса.

Развитие экономических и финансовых механизмов государственно-частного партнерства в отрасли предусматривается по следующим направлениям:

развитие практики использования контрактов жизненного цикла при реализации проектов;
развитие практики использования концессионных соглашений в сфере транспорта;
развитие практики использования инвестиционных соглашений, предусматривающих последующий выкуп государством, совместное инвестирование, соинвестирование через совместную компанию.

В рамках системы государственного стратегического планирования предусматривается создание системы долгосрочных контрактов на проектирование, строительство и последующее содержание объектов транспортной инфраструктуры, ориентированных на достижение индикаторных показателей транспортно-эксплуатационного состояния объектов транспортной инфраструктуры, а также системы долгосрочного планирования дорожной деятельности. Для этого должно быть завершено создание правовых, организационных, управленческих и финансовых механизмов, необходимых для обеспечения заключения таких контрактов.

Для реализации инновационного сценария развития транспортной отрасли необходимо осуществить меры, направленные на совершенствование системы финансирования, с учетом международной практики в следующих направлениях:

гармонизация действующих и вновь вводимых нормативно-правовых документов с международными стандартами, со странами - партнерами по Единому экономическому пространству и Содружеству Независимых Государств;
расширение общественного контроля за расходованием бюджетных средств с исключением раздробленности ответственности в области планирования инвестиционной деятельности;
повышение эффективности использования бюджетных ассигнований в сфере транспорта;
разработка и реализация мер, направленных на повышение оперативности использования доходов от акцизов на автомобильное топливо;
упрощение порядка использования привлеченных целевых внебюджетных источников, в том числе пожертвований и субсидий из бюджетов другого уровня, в целях ускорения реализации

задач, на которые эти средства выделены;
разработка методологии и нормативной правовой базы, обеспечивающих увязку расходов инвестиционного характера и расходов на текущее содержание объектов транспортной инфраструктуры, создаваемых за счет соответствующих инвестиций;
расширение механизмов привлечения внебюджетных средств для развития путей сообщения и инфраструктурных объектов, а также повышения качества обслуживания пользователей.

Для повышения эффективности развития транспортной системы необходимо развивать стимулирование финансовых организаций для снижения процентных ставок при приобретении автотранспортных средств за счет кредита и лизинга, развивать целевое финансирование за счет бюджетов различных уровней и долевого участия государства, обеспечивать создание целевых фондов (за счет платежей пользователей транспортной инфраструктуры, развития систем страхования).

В сфере автомобильных дорог необходимо существенно расширить применение и повысить эффективность использования концессионных механизмов для заключения долгосрочных контрактов жизненного цикла для финансирования ремонта и содержания дорог, привлечения средств застройщиков и других заинтересованных лиц для развития бесплатных автомобильных дорог, обеспечить привлечение новых источников внебюджетных средств, в том числе пенсионных фондов, через механизм размещения государственных ценных бумаг.

Принципиальное значение как для сегмента автомобильных дорог, так и для транспортных сетей городских агломераций имеет поэтапное повышение платежных обязательств пользователей и приведение их в соответствие совокупным затратам на все виды дорожных работ за вычетом ассигнований на политически мотивированные инфраструктурные дорожно-мостовые объекты общегосударственного значения.

Предусматривается рассмотрение возможности перехода от взимания транспортного налога к платежам за пробег автомобилей по автодорогам, измеряемым при помощи глобальной навигационной системы ГЛОНАСС или других систем позиционирования. При этом необходимо рассмотреть возможность дифференциации тарифов по локализации пробега и характеристикам автомобиля (назначение, мощность, осевая нагрузка, габариты, экологический ущерб, применение альтернативных топлив), а также по категориям владельцев транспортных средств.

По мере перехода рынка транспортных услуг из естественно-монопольного состояния в конкурентное состояние должно осуществляться поэтапное сокращение сферы рынка перевозок, в отношении которых применяется прямое государственное ценовое (тарифное) регулирование с переходом к иным методам государственного ценового (тарифного) регулирования, вплоть до полного дерегулирования цен, тарифов, сборов.

Совершенствование системы государственного регулирования субъектов естественных монополий и организаций, осуществляющих регулируемые виды деятельности, должно реализовываться с применением комплексного стимулирующего долгосрочного регулирования, которое станет неотъемлемой частью регулирования субъектов естественных монополий и организаций, осуществляющих регулируемые виды деятельности.

Совершенствование тарифного регулирования должно сопровождаться установленной соразмерной компенсацией расходов естественных монополий в условиях их оптимизации.

На железнодорожном транспорте необходимо долгосрочное установление тарифов на услуги инфраструктуры с использованием механизма регуляторного (сетевого) контракта.

Целесообразно установление тарифов на услуги железнодорожного транспорта на долгосрочный период не менее 5 лет с учетом показателей эффективности, надежности, доступности и качества предоставляемых транспортных услуг.

В этих условиях особо важное значение приобретает разработка перспективной модели долгосрочного взаимодействия государства и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с определением форм и условий такого взаимодействия, которая предусматривает переход на тарифообразование с использованием метода регулируемой базы инвестированного капитала и разработку сетевого контракта с определением форм и условий такого взаимодействия, включая технические, технологические и другие обязательные требования к субъектам естественных монополий на железнодорожном транспорте через показатели качества и надежности.

В сфере регулируемых пассажирских перевозок предполагается также реализация модели регуляторного контракта, которая позволит оптимизировать взаимодействие с бюджетом. Указанный механизм будет рассматриваться как составная часть системы государственного регулирования естественно-монопольной сферы деятельности железнодорожного транспорта и предусматривать закрепление взаимных обязательств открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и государства по обеспечению целевого состояния инфраструктурного комплекса.