

Министерство транспорта Российской Федерации

Доклад о результатах и основных направлениях деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2009–2011 годы

Москва, 2008

Оглавление

РАЗДЕЛ 1. ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	3
РАЗДЕЛ 2. РАСХОДНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ФОРМИРОВАНИЕ ДОХОДОВ	57
РАЗДЕЛ 3. БЮДЖЕТНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПРОГРАММЫ И НЕПРОГРАММНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	65
РАЗДЕЛ 4. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАСХОДОВ ПО ЦЕЛЯМ, ЗАДАЧАМ И ПРОГРАММАМ	71
РАЗДЕЛ 5. РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ БЮДЖЕТНЫХ РАСХОДОВ	74

Раздел 1. Цели, задачи и показатели деятельности

В Посланиях Президента Российской Федерации к Федеральному Собранию Российской Федерации, Бюджетных посланиях Президента Российской Федерации подчеркивается необходимость:

- ✓ проведения более активных действий по развитию транспортной инфраструктуры, создания в России эффективной транспортной системы;
- ✓ объединения экономических центров страны, обеспечения хозяйствующим субъектам беспрепятственного выхода на региональные и международные рынки с одновременным обеспечением предоставления инфраструктурных услуг мирового уровня;
- ✓ развития транспортной инфраструктуры для превращения географических особенностей России в ее конкурентное преимущество;
- ✓ государственного контроля за развитием инфраструктуры страны.

В связи с этим, обеспечение безопасности функционирования транспорта, сохранение и сбалансированное развитие опорной транспортной инфраструктуры, находящейся в государственной собственности, реализация приоритетных проектов транспортной инфраструктуры, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства рассматриваются Министерством транспорта Российской Федерации и подведомственными ему федеральными службой и агентствами в качестве своих основных функций.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении следующих федеральных органов исполнительной власти:

- Федеральной службы по надзору в сфере транспорта;
- Федеральной аэронавигационной службы;
- Федерального агентства воздушного транспорта;
- Федерального дорожного агентства;
- Федерального агентства железнодорожного транспорта;
- Федерального агентства морского и речного транспорта;

Министерство как субъект бюджетного планирования (далее – Министерство) осуществляет функции по выработке государственной политики, нормативно-правовому регулированию, контролю и надзору, оказанию государственных услуг в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, а также дорожного хозяйства.

Число сфер ответственности и выполняемых Министерством функций весьма значительно, все они непосредственно или косвенно направлены на достижение значительного числа стратегических целей Правительства Российской Федерации и, в первую очередь, на повышение уровня и качества жизни населения, обеспечение национальной безопасности, формирование эффективного государства, обеспечение динамичного и устойчивого экономического развития и обеспечение сбалансированного регионального развития.

Миссией Министерства является **содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам и превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.**

Эффективное функционирование транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для перехода экономики страны на инновационный путь развития, а также способствует формированию условий, обеспечивающих лидерство России в мировой экономической системе.

Стратегической целью развития Российской Федерации в соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития страны до 2020 года, утвержденной распоряжением правительства Российской Федерации 17 ноября 2008 г. № 1662-р, является достижение уровня экономического и социального развития, соответствующего статусу России как ведущей мировой державы XXI века, занимающей передовые позиции в глобальной экономической конкуренции и надежно обеспечивающей национальную безопасность и реализацию конституционных прав граждан. В 2015 - 2020 годах Россия должна войти в пятерку стран-лидеров по объему валового внутреннего продукта (по паритету покупательной способности).

Достижение этой цели означает формирование качественно нового образа будущей России к концу следующего десятилетия, что предусматривает, в том числе создание разветвленной транспортной сети, обеспечивающей высокий уровень межрегиональной интеграции и территориальной мобильности населения.

Приоритетные социально-экономические задачи на среднесрочную перспективу определены Основными направлениями деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 год (далее – Основные направления), утвержденными распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1663-р.

В Основных направлениях указано, что в среднесрочной перспективе предстоит осуществить масштабные проекты по трансформации экономики от экспортно-сырьевого к инновационному социально ориентированному типу развития. К таким проектам относятся, в том числе, и проекты по качественному обновлению транспортной инфраструктуры, обеспечению сбалансированного регионального развития и созданию новых региональных центров экономического роста.

Задача устранения инфраструктурных ограничений экономического роста обуславливает необходимость ускоренного развития производственной инфраструктуры, включающей прежде всего отрасли топливно-энергетического

комплекса, **транспорт** и связь, а также создания финансовой инфраструктуры, не нарушая при этом достигнутую финансовую устойчивость.

В связи с этим актуальным становятся привлечение для развития инфраструктуры внебюджетных средств при активизации использования механизма частно-государственного партнерства, обеспечение конкурентных условий для участия бизнеса в соответствующих инвестиционных проектах.

В области развития транспортной системы и повышения конкурентоспособности транспорта в среднесрочной перспективе предстоит обеспечить строительство новых железнодорожных линий и автомобильных дорог, увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети и протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Будут увеличены объемы и повышено качество ремонта автомобильных дорог, обеспечено развитие системы внутрироссийских узловых аэропортов, морских портов, модернизация единой системы воздушного движения Российской Федерации. Будут реализовываться проекты, направленные на освоение территорий Сибири и Дальнего Востока, включая развитие Байкало-Амурской магистрали.

В целях повышения качества строительства и эксплуатации автомобильных дорог и привлечения дополнительных средств для развития сети автомобильных дорог будет создана государственная компания «Российские автомобильные дороги».

Для повышения доступности транспортных услуг для населения будут решены задачи по подготовке и реализации проектов:

организации на железнодорожном транспорте скоростного и высокоскоростного пассажирского движения на условиях частно-государственного партнерства;

формирования единой автодорожной сети круглогодичной доступности;

обеспечения развития региональных сетей аэропортов;

роста перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, прежде всего в регионах Дальнего Востока и Забайкалья, в направлении Калининграда.

Начнется организация скоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях.

В целях повышения конкурентоспособности российской транспортной системы и реализации транзитного потенциала предусматривается решение задач по устранению разрывов и узких мест на основных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях, создание альтернативных маршрутов, комплексное развитие крупных транспортных узлов и логистических комплексов. Будет реализован комплекс инвестиционных мероприятий, направленных на развитие международных транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг», «Трансполярные авиатрассы», «Северный морской путь», включая развитие пунктов пропуска, создание крупных логистических центров, сети аэропортов-хабов.

Будет решаться задача повышения конкурентоспособности морского и внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота,

пополнения его новыми современными конкурентоспособными судами различного назначения.

Предстоит создать и развить портовые особые экономические зоны, освоить логистические технологии «сухого порта», обеспечить конкурентные тарифы на транспортно-логистические услуги, в том числе при перевалке грузов с одного вида транспорта на другой.

При формулировании Министерством своих целей и тактических задачах, решаемых с использованием средств федерального бюджета, основное внимание было направлено на выработку инструментов эффективного решения задач перспективного развития транспортного комплекса.

Выбор структурных приоритетов развития транспортной системы России производился с учетом существующих на настоящий момент стратегических документов в области развития транспорта в нашей стране: Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года.

При определении тактических задач Министерства до 2011 г. были учтены положения Концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 г., утвержденной совместным приказом Минтранса России и Минобороны России от 29 мая 2008 г. № 003/0021,

Концепция развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года разработана во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 15 февраля 2007 г. № Пр-248 и предусматривает следующие основные направления развития аэродромной сети:

создание на территории Российской Федерации инфраструктуры крупных узловых аэропортов (хабов);

разработку и внедрение классификации аэродромов (аэропортов) федерального и регионального значения и управления ими. При этом предусматривается нахождение в государственной собственности только того имущества, которое необходимо для исполнения публичных функции и полномочий на уровне Российской Федерации;

оптимизацию модернизации и развития аэродромной инфраструктуры с использованием рыночных механизмов;

сохранение и развитие авиационных перевозок местного значения и всего сегмента социально значимых авиационных перевозок, включая меры государственной поддержки.

Концепция основана на положении о том, что развитие аэродромной сети должно соответствовать возрастающим потребностям населения и российской экономики в воздушных перевозках и авиационных работах, повышению уровня вовлеченности России в мировые рынки товаров и услуг, в том числе рынки авиаперевозок и аэропортового обслуживания.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р была утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта в

Российской Федерации до 2030 года, положения которой также были учтены при определении тактических задач Министерства на планируемый период.

Стратегия направлена на решение следующих задач:

формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для реализации потребностей граждан в перевозках;

осуществление мобилизационной подготовки на железнодорожном транспорте, выполнение воинских и специальных железнодорожных перевозок, повышение защищенности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры от воздействия различного рода угроз, в том числе актов диверсионно-террористической деятельности;

реализацию транзитного потенциала России на базе интеграции железнодорожного транспорта в международные транспортные системы;

создание условий для углубления экономической интеграции и повышения мобильности трудовых ресурсов;

снижение совокупных транспортных издержек, в том числе за счет повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта;

приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического развития железнодорожного транспорта;

повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;

обеспечение права граждан России на благоприятную окружающую среду.

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта и их постепенный переход от выживания к развитию, транспортная система не отвечает существующим потребностям и перспективам развития Российской Федерации. В России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы.

В связи с этим Министерством была разработана и утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2008 г. № 1734-р новая долгосрочная Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года, которая определила основные стратегические направления и целевые ориентиры развития транспортной системы на период до 2030 года.

При этом направления развития транспортной системы России на период до 2030 года будут обладать преемственностью по отношению к транспортной стратегии на период до 2020 года. Стратегия опирается на Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы), рассматривая ее как первый этап развития транспортной системы до 2030 года, и на результаты выполнения ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года разработана с учетом перспективных направлений развития общества и экономики

России, ее регионов, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, включая трубопроводный, международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках СНГ и ЕврАзЭС, законодательных и нормативных актах в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации.

Реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года будет проходить в два этапа:

Первый этап (до 2015 года) – завершение модернизации транспортной системы и переход к ее развитию по ключевым направлениям.

Второй этап (2016 - 2030 годы) – интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально-ориентированного пути развития России.

В результате реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года планируется достигнуть следующие основные результаты.

С точки зрения общесоциальной значимости:

обеспечить доступность и качество транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны;

обеспечить подвижность населения до 13 тысяч км на 1 человека в год, что в 2,2 раза выше показателя в 2007 г.;

обеспечить постоянную круглогодичную связь с сетью автомобильных дорог для всех перспективных сельских населенных пунктов (доля населения, не обеспеченных доступом к услугам автотранспорта общего пользования составит к 2030 году всего 2%. (в 2010 г. - 10%);

значительно уменьшить долю транспорта в загрязнении окружающей среды (объем выбросов и сбросов загрязняющих вредных веществ от автотранспортного комплекса сократится на 40%, на железнодорожном транспорте – более чем в 3 раза);

С точки зрения общеэкономической значимости:

достигнуть высокого конкурентного уровня удельных транспортных издержек в цене конечной продукции - снижение на 30% к 2030 году;

достигнуть срочности, ритмичности доставки товаров уровня развитых стран и позволить бизнесу снизить складские запасы для гарантированного товарного производства до 3-6 дней;

предоставить бизнесу и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг и обеспечить запланированные темпы роста ВВП;

обеспечить интеграцию со стратегиями и программами развития смежных отраслей - поставщиками ресурсов для развития и функционирования транспорта и стимулирование интенсивного развития смежных отраслей в экономике страны.

С точки зрения общетранспортной значимости:

значительно повысить производительность транспортных систем в 2 - 4 раза (доля времени движения товаров в пути увеличится до 16-20 часов в сутки);

повысить фондоотдачу инфраструктуры транспорта и увеличить рентабельность;

существенно уменьшить энергоёмкость транспорта - на 30%;

создать приоритетные конкурентные условия для национальных перевозчиков и стимулировать повышение их конкурентоспособности;

внедрить инновационные транспортные и логистические технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям, обеспечить оптимизацию технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса (к 2030 году сроки доставки грузов в мультимодальном сообщении сократятся на 25% по сравнению с 2007 г.);

обеспечить развитие транспортной отрасли темпами, опережающими темпы роста национальной экономики.

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

Цели Министерства

Для планового периода 2009-2011 гг. приоритетные цели определены следующим образом:

Цель 1 - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике.

Достижение этой цели позволит обеспечить экономический рост и социальное развитие, укрепление связей между регионами России, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики (прежде всего, за счёт снижения уровня транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции), рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Создание эффективной транспортной инфраструктуры позволит обеспечить территориальную целостность государства, связанность регионов России в единое экономическое и оборонное пространство, ускорить развитие мультимодальных перевозок, обеспечить выходы к труднодоступным сырьевым базам и комплексное освоение Сибири и Дальнего Востока.

Цель 2 - повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.

Достижение данной цели означает удовлетворение в полном объеме растущих потребностей населения по передвижению, отсутствие дефицита мощностей, высокую пропускную способность и техническую оснащенность транспортной инфраструктуры, ликвидацию ограничений на развитие существующих и освоение новых территорий, а также повышение ценовой доступности социально значимых услуг транспорта, а также обеспечение поддержки перевозок пассажиров на социально значимых направлениях.

Цель 3 - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны.

Достижение данной цели будет означать формирование в России транспортной инфраструктуры мирового уровня и создание, таким образом, прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

В рамках реализации цели предусматривается осуществление инвестиционных проектов по комплексному развитию международных транспортных коридоров.

Предлагается сконцентрировать финансовые и организационные усилия по совершенствованию существующих транспортных коридоров, созданию альтернативных маршрутов для ускорения движения грузов и пассажиров.

Цель 4 - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Достижение этой цели позволит повысить безопасность транспортного процесса, сократить количество происшествий на транспорте и их последствия, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, подготовить квалифицированные кадры для транспортной отрасли, повысить уровень мобилизационной готовности, и, таким образом, создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

Цель 5 - улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Достижение этой цели означает разработку и внедрение современных механизмов перераспределения финансового капитала в транспортный сектор, совершенствование законодательной базы, регламентирующей деятельность транспортного комплекса в условиях рыночных отношений, в том числе на основе государственно-частного партнерства,

В рамках цели по улучшению инвестиционного климата и развития рыночных отношений на транспорте предполагается решение следующих задач:

создание нормативной правовой базы, адекватной потребностям развития рыночных отношений, обеспечивающей привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты.

разработка предпроектной, проектной и тендерной документации по комплексному развитию объектов транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства;

отработка механизмов реализации различных форм государственно-частного партнерства, разработка методического обеспечения, утверждение типовых документов, создание банка данных перспективных проектов, привлечение ведущих российских банков к реализации проектов в транспортном секторе.

Стратегические цели Министерства как субъекта бюджетного планирования, определенные исходя из миссии, наряду с достижением стратегической цели страны «Развитие потенциала транспортной инфраструктуры» оказывают стимулирующее воздействие на выполнение других стратегических целей и подцелей государства, в том числе на обеспечение субъектам рынка равноправного доступа к потребителям и ресурсам, снижение уровня непроизводительных транзакционных издержек, повышение конкурентоспособности российских предприятий, обеспечение продуктивной занятости экономически активного населения.

Высокая степень доступности транспортных услуг обеспечивает ключевые условия реализации экономической свободы граждан, в том числе снимает транспортные ограничения на свободу предпринимательской деятельности, в том числе **малого предпринимательства**, способствует расширению экономической активности населения.

В рамках стратегической цели Министерства, направленной на улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе, предусмотрена реализация инвестиционных проектов с привлечением средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. При отборе инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, учитывался и косвенный макроэкономический эффект от их реализации.

Так, например, реализация инвестиционных проектов в части строительства автомобильных дорог повлечет за собой расширение услуг по перевозке грузов и багажа, освоение прилегающих территорий, развитие вдоль автомобильных магистралей зон предпринимательской деятельности (объекты придорожной инфраструктуры – автозаправочные станции, мотели, предприятия питания и т.д.).

Таким образом, реализация основных направлений деятельности Министерства, определенных в Докладе, направленных на развитие транспортного комплекса, обеспечивающего надежную и доступную связь со всеми территориями страны, оказывает, в том числе, и определенное влияние и на развитие малого предпринимательства в стране.

Тактические задачи Министерства. Взаимосвязь целей с общенациональными стратегическими целями страны

Соответствие тактических задач Министерства целям социально-экономического развития Российской Федерации приведено в *Таблице 1* к Докладу.

В связи с утверждением Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (20-2015 годы)» с 2010 года Министерством начнется реализация ряда новых тактических задач, обусловленных переходом экономики страны к инновационной модели экономического роста на основе «качественного скачка» в развитии транспортной системы.

Стратегическая цель Министерства № 1

Экономический рост и социальное развитие, укрепление связей между регионами России невозможны без мощного транспортного комплекса, обеспечивающего надежную и доступную связь со всеми территориями страны.

Необходимость повышения конкурентоспособности и эффективности всех отраслей экономики (прежде всего за счет обеспечения транспортного сообщения и снижения доли транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции), стимулирования развития торговли, предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющих на качество жизни и уровень социальной активности населения предопределили **первую стратегическую цель Министерства – развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике.**

Рассматриваемая стратегическая цель является долгосрочным приоритетом транспортной политики Российской Федерации. Временной горизонт ее реализации определяется Транспортной стратегией России до 2020 года.

Обеспечение эффективной работы и сбалансированного развития транспортной инфраструктуры рассматривается Министерством в качестве своей основной, закрепленной за государством и отнесенной к компетенции Министерства функции.

При постановке стратегической цели, связанной с реализацией данной функции, учитывалось, что от состояния и уровня развития инфраструктуры в конечном итоге зависят динамика и темпы роста валового внутреннего продукта.

Развитие транспортной системы страны становится в настоящее время необходимым условием реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации и улучшения качества жизни населения.

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта и их постепенный переход от восстановления и сохранения к обновлению и

развитию, транспортная система не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития Российской Федерации.

Несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов привело к их нерациональному соотношению в транспортном балансе страны. Ослаблены позиции гражданской авиации и внутреннего водного транспорта, что не позволяет в полной мере использовать конкурентные преимущества этих видов транспорта для увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок, наращивания и реализации транзитного потенциала страны. Значительные резервы повышения эффективности функционирования транспортной системы выявляются на «стыках» взаимодействия отдельных видов транспорта, где имеют место наибольшие потери и диспропорции.

Рассматриваемая стратегическая цель ориентирована прежде всего на преодоление ряда негативных тенденций в развитии транспортного комплекса, отрицательно влияющих на конкурентоспособность и эффективность других отраслей экономики. Основные усилия должны быть направлены на снижение доли транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции, которая в среднем составляет 15–20% против 7–8% в странах с развитой экономикой.

Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры включает реализацию высокотехнологичных проектов по развитию транспортных магистралей и транспортных узлов, обеспечивающих основные межрегиональные связи. Изменение сырьевой специализации регионов будет связано с постепенным перемещением объемов добычи сырьевых ресурсов на Север и в восточные регионы Российской Федерации, освоением российской зоны Каспия. Это предполагает строительство новых железнодорожных линий и автомобильных дорог с целью расширения возможности транспортировки грузов из этих районов (Кузбасс, Красноярский край, Иркутская область, Бурятия, Тыва, Приполярный и Полярный Урал) в направлении промышленных центров и портовых комплексов Северо-Западного, Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов.

В среднесрочной перспективе реализация рассматриваемой стратегической цели Министерства связана с выполнением следующих тактических задач, требующих бюджетного финансирования.

Задача 1.1. Увеличить протяженность автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям

Из всех видов транспорта дорожная отрасль относится к наиболее капиталоемким сегментам бюджетного финансирования. Вместе с тем, такие затраты оправданы.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Российской Федерации. Они объединяют обширную территорию страны, имеющую наибольшую площадь среди государств мира - 17 млн. кв. км. Сеть автомобильных дорог обеспечивает доступ к материальным и трудовым ресурсам, снижая

транспортные издержки для производителей и расширяя производственные возможности экономики в целом.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 947,3 тыс. километров, в том числе автомобильных дорог федерального значения – 50,1 тыс. километров.

За последние годы значение автомобильных дорог существенно возросло. Это связано как с изменением образа жизни людей, для которых автомобиль стал необходимым средством передвижения, так и со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства, расширения международной торговли и развития сферы услуг.

Вместе с тем, в последние годы темпы развития дорожной отрасли существенно отстают от темпов роста экономики и темпов автомобилизации страны.

Основная доля автомобильных дорог федерального значения имеет по одной полосе движения в каждом направлении, только 8 процентов от их общей протяженности имеют многополосную проезжую часть, что не позволяет обеспечить достаточную пропускную способность автодорог, безопасное и высокоскоростное обслуживание современных большегрузных транспортных средств.

Свыше трети протяженности автомобильных дорог федерального значения и мостовых сооружений на них требуют увеличения прочностных характеристик из-за ускоренной деградации дорожных конструкций и снижения сроков службы между ремонтами вследствие увеличения в составе транспортных потоков доли тяжелых автомобилей и автопоездов.

По состоянию на 1 января 2008 г. 19 процентов мостовых сооружений на сети автомобильных дорог федерального значения находятся в неудовлетворительном состоянии, в том числе на 148 сооружениях состояние не может быть доведено до нормативных требований путем проведения капитального ремонта (далее – ремонтнепригодные мосты).

Автомобильные дороги федерального значения на значительном протяжении проходят по территории городов и других населенных пунктов, что приводит к снижению скорости движения транспортных потоков и росту численности дорожно-транспортных происшествий.

Низкий уровень обеспеченности автомобильными дорогами Сибири, Дальнего Востока, северных территорий Европейской части не позволяет в полной мере осваивать ресурсы этих регионов.

Опережение роста интенсивности движения на автомобильных дорогах по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автомобильных дорог приводит к росту уровня аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования. Российская Федерация в 2-3 раза отстает от развитых стран мира по протяженности и плотности дорожной сети.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения страны, является одним из наиболее

существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Российской Федерации.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям (кроме автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров), предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог, ликвидации грунтовых разрывов и реконструкции участков дорог, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, строительству и реконструкции обходов городов и других населенных пунктов, строительству пересечений автомобильных дорог и магистральных железных дорог в разных уровнях, реконструкции ремонтнепригодных искусственных сооружений, а также других искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках, повышения безопасности движения, увеличения грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности.

Показатели решения задачи 1.1:

- доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности сети федеральных автомобильных дорог;
- доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности сети федеральных автомобильных дорог.

Задача 1.2. Довести техническую оснащенность объектов наземной инфраструктуры в приоритетных аэропортах до нормативного уровня.

С 2010 г.

Задача 1.2. Обеспечить развитие сети внутрироссийских узловых аэропортов

В связи с особенностями географических масштабов страны воздушный транспорт выполняет важную социально-экономическую роль, обеспечивая необходимую транспортную доступность и осуществление функции связности регионов Российского государства.

В ряде регионов, таких как Север европейской части России, значительная часть Сибири, северо-восточная и островная часть Дальневосточного региона, воздушный транспорт является единственным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией России. На долю воздушного транспорта приходится более 20 процентов от общего пассажирооборота в

междугороднем сообщении, им перевозится более 80 процентов пассажиров в международном сообщении.

В условиях позитивных макроэкономических тенденций роста российской экономики действуют объективные социально-экономические факторы и имеются реальные предпосылки для дальнейшего роста спроса в этом сегменте рынка транспортных услуг. Объемы пассажирских авиаперевозок в ближайшие 3-5 лет могут превысить максимальный уровень 159 млрд. пасс-км, достигнутый в 1990 г.

В рамках данной задачи осуществляются мероприятия по расширению масштабов строительства и модернизации взлетно-посадочных полос в российских узловых аэропортах, что особенно значимо для развития Дальнего Востока.

Решение задачи обеспечения развития сети внутрироссийских узловых аэропортов (с 2010 года) позволит преодолеть тенденции снижения удельного веса внутрироссийских авиаперевозок, что соответствует тенденциям, обычно демонстрируемым крупными, имеющими большую географическую протяженность государствами, развивающими в приоритетном порядке внутренние авиаперевозки.

Показатели решения задачи 1.2:

- доля объектов наземной инфраструктуры в приоритетных аэропортах, соответствующих по уровню технической оснащенности нормативным требованиям;
- доля объектов наземной инфраструктуры в приоритетных аэропортах, имеющих светосигнальное оборудование, соответствующее нормативным требованиям;
- количество введенных в эксплуатацию производственных объектов наземной базы аэропортов;
- количество введенных в эксплуатацию систем светосигнального оборудования.

Показатели решения задачи 1.2 с 2010 г.

- количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос во внутрироссийских узловых аэропортах.

Задача 1.3. Повысить надежность и качественные характеристики внутренних водных путей, в том числе (с 2010 года) устранить участки, лимитирующие пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации .

Важнейшими структурно-технологическими элементами внутреннего водного транспорта являются внутренние водные пути Российской Федерации. Состояние внутренних водных путей оказывает решающее влияние на показатели использования транспортного флота и эффективность работы внутреннего водного транспорта в целом. Стабильность работы и реализация конкурентных

преимуществ речного транспорта зависят, прежде всего, от состояния водных путей и гидросооружений.

Российская Федерация обладает одной из самых протяженных сетей внутренних водных путей в мире.

Федеральные внутренние водные пути Российской Федерации имеют протяженность 101,6 тыс. км, по которым обеспечивается транспортное обслуживание 68 субъектов Российской Федерации и внешнеэкономические связи России с иностранными государствами.

На внутренних водных путях Российской Федерации эксплуатируются 723 судоходных гидротехнических сооружения, являющихся федеральной собственностью, из них 335 сооружений включены в отраслевой Регистр судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности. Данные сооружения внесены в указанный реестр, относятся к стратегически важным объектам Российской Федерации, а по классификации угроз – к техногенно-опасным объектам.

Судоходство на внутренних водных путях осуществляется в результате обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов, проведения комплекса путевых работ. Выполняемый ежегодно комплекс путевых работ, включая навигационно-гидрографические создает условия для безопасности судоходства.

Особое значение внутренний водный транспорт имеет при перевозке грузов в районы Крайнего Севера, где внутренние водные пути зачастую являются единственными транспортными коммуникациями.

В европейской части Российской Федерации создана Единая глубоководная система протяженностью 6,5 тыс. км, участки которой входят в перечень Европейского Соглашения о внутренних водных путях международного значения, а также являются маршрутами международного транспортного коридора «Север-Юг».

Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта, прежде всего, связано с устранением лимитирующих пропускную способность участков внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части России, что позволит сохранить целостность Волги как судоходной реки, существенно повысить провозную способность флота и скорости прохождения отдельных участков.

В рамках указанной цели планируется строительство Нижегородского низконапорного гидроузла и строительство второй нитки шлюза Нижнее-Свирского гидроузла. В результате реализации указанных проектов увеличится пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, будет сохранена судоходность р.Волги на всем ее протяжении. Обеспечение гарантированных габаритов пути создаст условия для развития транзитных грузопотоков, эффективного использования современных и перспективных типов транспортных судов, системного развития транспортной инфраструктуры.

Указанные мероприятия позволят сократить долю внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации с 4,9 тыс. км (75 процентов) в 2010 году до 0,9 тыс. км (14 процентов) к 2015 году, унифицировать габариты внутренних водных путей, отнесенные к водным путям международного значения. Пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации увеличится до 30-33 млн. тонн.

Показатели решения задачи 1.3:

- доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой в общей протяженности внутренних водных путей по перечню, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 г. № 1800-р;
- количество лимитирующих участков;
- доля внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (с 2010 г.).

Задача 1.4 *Обеспечить перспективные пункты зарождения грузо- и пассажиропотоков железнодорожной инфраструктуры.*

С 2010 г.

Задача 1.4. *Обеспечить строительство железнодорожных линий в районах нового освоения.*

Железнодорожный транспорт по-прежнему является ведущим видом транспорта в России. На его долю приходится 90 % коммерческого грузооборота, выполненного всеми видами транспорта грузооборота и 35,5 % пассажирооборота. В российских условиях железные дороги незаменимы и еще долгое время не будут иметь разумной альтернативы при перевозках массовых грузов на дальние расстояния.

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года предусматривает интенсивное строительство инфраструктуры прежде всего для развития новых «точек» экономического роста в стране. Оно будет осуществляться с одновременным выходом отечественного железнодорожного транспорта на мировой уровень технико-технологического развития.

Задача строительства железнодорожных линий в районах нового освоения включает мероприятия, реализация которых принесет значительные экономические и социальные эффекты для всего государства, позволит вовлечь в народно-хозяйственный оборот перспективные месторождения полезных ископаемых и сырьевых ресурсов, оптимизировать транспортные схемы перевозок грузов и пассажиров.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе основными направлениями развития железнодорожной сети России являются расширение опорной транспортной инфраструктуры в Сибири и на Дальнем Востоке, дальнейшее

развитие Байкало-Амурской магистрали (дорога Беркамит–Якутск), увеличение пропускной способности железных дорог на подъездах к крупным портам и транспортным узлам (Новороссийск, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Оля, Восточный Ванино, Советская Гавань и т.д.), строительство обходов крупных железнодорожных узлов, устранение узких мест, образующихся в связи с ростом объемов грузовых перевозок.

Показатели решения задачи 1.4:

- протяженность новых железнодорожных линий общего пользования, построенных к пунктам зарождения грузо- и пассажиропотоков с участием бюджетного финансирования.

Задача 1.5. Обеспечить внедрение и использование спутниковых навигационных систем в интересах транспорта.

Внедрение и использование спутниковых навигационных систем позволяет повысить эффективность работы транспортной системы, снизить транспортные издержки, повысить безопасность работы транспортного комплекса и эксплуатации транспортных средств.

На водном транспорте выполняемые работы соответствуют концепции создания Единой дифференциальной системы (ЕДС) как функционального дополнения к глобальным навигационным спутниковым системам. Создание этих систем позволит решить широкий круг задач: навигация морского и речного транспорта, контроль за перевозкой ценных и опасных грузов, управления движением судов, повышение точности и оперативности координатно-временных измерений, соответствующих мировому уровню предоставления навигационных услуг.

Необходимо отметить, что в соответствии с Перечнем поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Президиума Госсовета Российской Федерации 13 ноября 2007 г. Правительству Российской Федерации при разработке Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2030 года поручено обратить особое внимание на создание условий для навигационного обеспечения транспортного комплекса Российской Федерации средствами ГЛОНАСС.

Показатели решения задачи 1.5:

- количество систем наземных функциональных дополнений;
- количество систем региональных функциональных дополнений;
- ввод корректирующих станций в процентах от нормативно установленных;
- внедрение систем с использованием технологий спутниковой навигации на водном транспорте (количество контрольно-корректирующих станций).

С 2010 года

Задача 1.6. Обеспечить содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения

Содержание и ремонт автомобильных дорог являются одним из важнейших направлений деятельности дорожного хозяйства и направлены на обеспечение сохранности автомобильных дорог, повышение безопасности движения и экономичности перевозок.

Статьей 32 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусмотрено, что формирование расходов федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения осуществляется на основании нормативов финансовых затрат с учетом необходимости приведения транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог федерального значения в соответствие с требованиями технических регламентов, утверждаемых Правительством Российской Федерации.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 г. № 539 «О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета» утверждены нормативы денежных затрат на содержание и ремонт, в том числе капитальный, автомобильных дорог федерального значения.

Министерством во исполнение указанного постановления Правительства Российской Федерации утверждены и зарегистрированы в Минюсте России классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, периодичность проведения видов работ по содержанию, а также межремонтные сроки проведения капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог общего пользования федерального значения и искусственных сооружений на них. Переход на нормативное финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог позволит увеличить объемы ремонтных работ, ликвидировать накопленное в предыдущий период отставание от нормативных межремонтных сроков, осуществить поэтапное приведение дорожной сети в соответствие с нормативными требованиями

С учетом изложенного, с 2010 года мероприятия, связанные с ремонтом и содержанием автомобильных дорог федерального значения не включены в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и будут реализовываться в рамках настоящей задачи.

Показатели решения задачи 1.6.

- доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности сети федеральных автомобильных дорог.

Стратегическая цель Министерства № 2

Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики в любой стране мира. Для России с ее огромными расстояниями, труднодоступностью значительной части внутренних территорий, сложностью климатических условий эта проблема актуальна вдвойне.

В конечном итоге возможностями реализации конституционного права граждан свободно и беспрепятственно перемещаться по стране определяется социально-политическая целостность государства, самоидентификация общества в качестве единой нации. В свою очередь, свободное перемещение товаров является непременным условием формирования единого национального рынка.

Доступность и развитость рынка транспортных услуг является ключевым условием повышения внутренней мобильности населения – важнейшего фактора социально-экономического развития страны.

Из этого вытекает **вторая стратегическая цель – повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.**

В настоящее время мобильность российских граждан в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах мира. Для значительной части населения страны по-прежнему остаются недоступными услуги магистрального пассажирского транспорта. В итоге, сложилась ситуация, когда определенная часть российских граждан, по сути, лишена конституционных прав на получение своевременной медицинской помощи, на свободу перемещения, свободный выбор работы и места своего проживания.

Недостаточное развитие транспортной системы негативно влияет на темпы реализации приоритетных национальных проектов в области сельского хозяйства, здравоохранения, образования, решения жилищных проблем.

Опыт развитых стран показывает, что одним из важнейших факторов успешного экономического развития является высокая мобильность широких слоев населения, позволяющая в максимальной степени реализовать социальную активность, трудовой и творческий потенциал человека.

Тактические задачи в рамках цели № 2

В рассматриваемой среднесрочной перспективе реализация данной стратегической цели Министерства включает в себя выполнение целого ряда тактических задач, связанных с повышением доступности услуг транспортного комплекса для населения. В частности, бюджетное финансирование будет сосредоточено на решении наиболее острых социально значимых тактических задач.

Задача 2.1. Обеспечить перевозку пассажиров на социально значимых маршрутах, в том числе в районах Крайнего Севера и в Калининградской области.

Одной из важнейших задач Министерства является обеспечение перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах, в том числе в районах Крайнего Севера и в Калининградской области. Для Калининградской области обеспечение перевозок железнодорожным транспортом осложняется тем, что маршрут перевозки пассажиров в основную часть Российской Федерации и обратно проходит по территории иностранных государств, что существенно сказывается на увеличении себестоимости этой услуги (из-за разницы тарифов на проезд по территории Российской Федерации и иностранных государств).

В районах Крайнего Севера реализация данной задачи обеспечит сохранение авиатранспортных связей Крайнего Севера с другими регионами страны на достигнутом уровне, а также по возможности восстановление утраченных ранее связей.

В рамках данной задачи предусмотрено также возмещение убытков от основной деятельности федеральных казенных предприятий в районах Крайнего Севера (ФКП «Аэропорты Севера»), а также предоставление субсидий на обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из районов Крайнего Севера в европейскую часть страны.

На железнодорожном транспорте убыточность пассажирских перевозок в дальнем следовании вызвана социально-ориентированной тарифной политикой государства. Вместе с тем, резерв увеличения тарифов, особенно в регулируемом секторе, практически исчерпан. В секторе регулируемых перевозок (плацкартные, общие вагоны) рост тарифов ограничивается покупательной способностью граждан, в дерегулируемом секторе (купе, СВ) – конкуренцией с другими видами транспорта.

В рамках реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» от 18 мая 2001 г. № 384, в 2007 г. принято решение о необходимости компенсации потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах), начиная с 2007 года, за счет средств федерального бюджета, что позволит ОАО «РЖД» ликвидировать перекрестное субсидирование, а также получить инвестиционные источники для обновления железнодорожного подвижного состава.

Большое социальное значение имеет строительство морских паромов для линии Усть-Луга-Балтийск, которые обеспечат транспортную связь с Калининградской областью без пересечения территорий других государств.

Показатели решения задачи 2.1:

- количество перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом из (в) Калининградской области в основную территорию Российской Федерации;
- соотношение темпов роста аэропортовых сборов в аэропортах, расположенных в районах Крайнего Севера, и темпов роста потребительских цен;
- уровень компенсации разницы экономически обоснованных и фактически установленных тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем следовании в регулируемом секторе (плацкартных и общих вагонов);
- количество построенных судов, работающих на социально-значимых маршрутах.

Задача 2.2. Создать условия для формирования единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения.

Автомобильные дороги регионального и местного значения играют ключевую роль в социально-экономическом развитии регионов Российской Федерации. От состояния и уровня развития сети автомобильных дорог во многом зависит реализация приоритетных национальных проектов в области здравоохранения, образования, сельского хозяйства, решения жилищных проблем. Территориальные автомобильные дороги, а также сельские дороги, связывающие населенные пункты в регионах агропромышленной и лесозаготовительной направленности, обеспечивают доставку школьников из малых населенных пунктов к местам учебы, медицинское обслуживание населения, освоение новых жилых районов вблизи крупных городов, создают условия для обеспечения конкурентоспособности продукции сельскохозяйственного производства.

Около 76 процентов протяженности автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Более половины автомобильных дорог местного значения не имеет твердого покрытия. На территории, не имеющей выхода на сеть автомобильных дорог общего пользования, проживает 1960 тыс. человек, около 40 тыс. населенных пунктов, или 26 % их общего количества не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования, что приводит к сворачиванию производства, в том числе сельскохозяйственного, оттоку населения из этих регионов.

Отдельной проблемой развития регионов являются транспортные ограничения развития поселений, их микрорайонов массовой малоэтажной и многоквартирной застройки. Решение этой проблемы требует выделения субсидий регионам на строительство и модернизацию соответствующих автомобильных дорог с учетом численности населения в регионах и их бюджетной обеспеченности.

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены

мероприятия, направленные на формирование устойчивых межрегиональных транспортных связей с соседними регионами и внутри регионов - с районными центрами и населенными пунктами.

Реализация инвестиционных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения будет осуществляться с софинансированием из средств федерального бюджета.

На сети автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения сроки и очередность реализации программных мероприятий будут определяться в увязке с задачами, предусмотренными федеральными целевыми программами развития регионов, а также соответствующими программами субъектов Российской Федерации.

Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог, обеспечивающих связь сельских населенных пунктов с автомобильными дорогами федерального, регионального (межмуниципального) значения, административными и культурными центрами, а также связывающих сельские населенные пункты между собой, взаимно увязаны с мероприятиями Федеральной целевой программы «Социальное развитие села до 2012 года». Ожидается, что будет обеспечен прирост на 2,3 тысячи сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, общая протяженность таких дорог составит около 4,4 тыс. км.

Показатели решения задачи 2.2:

- прирост количества населенных пунктов, обеспеченных подъездами с твердым покрытием, по сравнению с 2002 г. нарастающим итогом.

С 2010 года

- прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в отчетном году.

Задача 2.3. Обеспечить восстановление объектов инфраструктуры транспорта, геодезии и картографии Чеченской Республики.

Решение данной задачи направлено на устойчивое социально-экономическое развитие Чеченской Республики с целью повышения благосостояния и качества жизни населения Республики.

Реализация данной задачи в период 2008-2011 годов осуществляется в рамках федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008 - 2011 годы».

Показатели решения задачи 2.3:

- количество восстановленных объектов воздушного транспорта;

- количество восстановленных автомобильных дорог общего пользования в Чеченской Республике.

Задача 2.4. Содействовать развитию метрополитенов в Российской Федерации.

Решение данной задачи направлено на развитие метрополитенов в городах Москве, Санкт-Петербурге, Самаре, Уфе, Казани, Екатеринбурге, Челябинске, Красноярске, Новосибирске, Омске, скоростного трамвая в г. Волгограде.

Показатели решения задачи 2.4:

- количество вводимых станций метрополитена.

С 2010 г.

Задача 2.5. Обеспечить развитие региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети.

В рамках данной задачи планируется строительство и реконструкция аэропортовых комплексов региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети, что позволит значительно повысить транспортную доступность для жителей удаленных населенных пунктов, связанных с остальной территорией Российской Федерации с помощью местных авиалиний.

Показатели решения задачи 2.5:

- количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос в аэродромах, обеспечивающих связность опорной сети.

Задача 2.6. Обеспечить строительство железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения

Решение задачи строительства новых железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения предусматривает строительство линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск как составной части формируемой специализированной магистрали Центр – Юг для организации скоростного пассажирского движения а также проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург. По итогам проектных работ дополнительно к мероприятиям, включенным в подпрограмму, будет разработан механизм реализации данного проекта, основанный на принципах государственно-частного партнерства.

Показатели решения задачи 2.6:

- протяженность железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, построенных с участием бюджетного финансирования.

Стратегическая цель Министерства № 3

Интеграция России в мировую транспортную систему способна за счет реализации транзитного потенциала страны существенно увеличить экспорт транспортных услуг. Одно из базовых условий успешной интеграции – развитие на территории России международных транспортных коридоров.

Из этого вытекает **третья стратегическая цель – повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны.**

Российская Федерация несет значительные потери от низкой конкурентоспособности ее транспортной системы. Основными проблемами реализации конкурентных преимуществ Российской Федерации на мировом рынке являются:

- недоиспользование транзитного потенциала;
- несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли;
- низкая конкурентоспособность российских перевозчиков на мировом рынке.

В настоящее время транзит через территорию Российской Федерации составляет менее 1 процента товарооборота между странами Европы и Азии, то есть используется только 5 - 7 процентов ее транзитного потенциала. Реализация транзитного потенциала Российской Федерации возможна только при комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад – Восток» (с использованием Транссиба), «Север – Юг» (побережье Балтийского моря – Персидский залив) и Северного морского пути. Увеличение транзита требует качественно нового развития транспортных узлов, терминально-логистических комплексов и таможенных переходов. Для решения этих задач Российская Федерация имеет минимальный запас времени, учитывая, что иностранными государствами инициируется ряд крупных проектов, предусматривающих осуществление евроазиатских экономических связей в обход территории Российской Федерации. Реализация таких проектов может нанести ущерб экономике страны и ее политическим интересам.

Потенциальный объем годовой выручки от предоставления услуг по международному транзиту через территорию России оценивается в 10 млрд. долл. США.

Повышение конкурентоспособности российского транспорта на мировом рынке – это комплексная стратегическая цель, реализация которой предполагает использование со стороны Министерства широкого спектра регулирующих, организационных, управленческих, нормотворческих методов.

В целях ее достижения предполагается модернизация и строительство новых морских терминалов, судов обеспечивающего флота, в том числе ледоколов нового поколения, создание современных мультимодальных логистических центров, совершенствование системы управления движением, обработки и распределения грузов, проведение комплексной модернизации автодорожной и железнодорожной сетей, входящих в состав международных транспортных коридоров.

В соответствии с основными принципами и направлениями государственной транспортной политики меры по развитию транспортных коридоров конкретизированы на среднесрочный период в виде системы программных мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» (далее – подпрограмма), с 2010 г. – подпрограммы ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Для достижения целей в подпрограмме решаются следующие задачи:

повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров;
обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры;

формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства.

Результатами реализации подпрограммы станут переориентация транзитных грузо- и пассажиропотоков на российские транспортные коридоры, что позволит увеличить доходы от экспорта транспортных услуг.

Тактические задачи в рамках цели № 3

На повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализацию транзитного потенциала страны направлено решение следующих тактических задач.

Задача 3.1. Увеличить протяженность соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров.

Интеграция России в мировую транспортную систему способна за счет реализации транзитного потенциала страны существенно увеличить экспорт транспортных услуг. Одно из базовых условий успешной интеграции – развитие на территории России международных транспортных коридоров.

Россия объективно призвана играть роль «моста» между странами Европы, прежде всего расширяющегося Евросоюза, и государствами Южной, Центральной и Юго-Восточной Азии.

По территории Российской Федерации проходят 23 автодорожных маршрута европейской сети автомобильных дорог, включенных в Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), и 11 маршрутов сети азиатских дорог международного значения, включенных в Межправительственное соглашение по

сети азиатских автомобильных дорог. Общая протяженность автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, составляет 32 тыс. км.

Однако конкурентоспособность этих маршрутов во многом уступает альтернативным маршрутам, проходящим по территории других государств - направления Таллин – Рига – Каунас - Варшава (маршрут «ВИА-Балтика»), Варна – Констанца – Одесса – Потти – Тбилиси – Баку – Ашхабад – Ташкент – Бишкек – Алма-Ата и далее на Китай (маршрут «Трасека»), от западной границы до Тихоокеанского побережья Китая («Шелковый путь»).

Свыше четверти протяженности дорог российских транспортных коридоров имеют загрузку движением выше нормативной и требуют реконструкции с повышением технической категории. Из общей протяженности маршрутов многополосную проезжую часть имеют лишь 2,9 тыс. км (9 %). Прочность дорожных одежд, которые в Российской Федерации рассчитаны на пропуск автотранспортных средств с нагрузкой на ось 6-10 тонн, не соответствует воздействию современных автотранспортных средств, обычно используемых в практике международных перевозок и имеющих осевые нагрузки не менее 11-13 тонн.

С 1 января 2008 г. в соответствии с ГОСТ 52748-2007 «Автомобильные дороги общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения» установлены расчетные осевые нагрузки для проектирования дорожных одежд на автодорогах I и II категорий 11,5 тонн и для проектирования искусственных сооружений - 14 тонн, что обеспечивает пропуск современных грузовых автомобилей. Однако, темпы обновления дорожных конструкций низки, что приводит к резкому снижению межремонтных сроков и ухудшению состояния проезжей части автомобильных дорог. На автомобильных дорогах, входящих в состав международных транспортных коридоров, недостаточно количество обходов крупных городов, мостовых переходов через большие реки. Это приводит к значительным перепробегам транспорта, увеличению издержек пользователей дорог, потере транзитной конкурентоспособности российской транспортной системы.

Большая часть автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров, проходит через перегруженный движением Московский транспортный узел, что приводит к существенному снижению скорости доставки грузов по МТК, увеличению себестоимости перевозок, а также дополнительной перегрузке Московского транспортного узла интенсивными транспортными потоками тяжелых грузовых автомобилей. Это делает необходимым рассмотрение вопроса об ускоренном развитии автомобильных дорог, обеспечивающих пропуск транспортных потоков в обход или по периферийной части Московского транспортного узла.

В рамках задачи, предусматривающей увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, запланированы мероприятия по строительству и

реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, направленные на:

строительство автомагистралей и скоростных дорог по направлениям международных транспортных коридоров, обслуживающих наибольшие автотранспортные потоки между основными экономическими центрами страны;

строительство и реконструкцию участков существующих автомобильных дорог, обеспечение их технического состояния требованиям, предъявляемым соответствующими международными соглашениями к международным автомагистралям Европейской и Азиатской сети автомобильных дорог.

строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог на подходах к международным автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации;

строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог на подходах к морским и речным портам, аэропортам, а также в крупных транспортных узлах.

В период реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» намечено осуществить строительство и реконструкцию 1,9 тыс. километров автомобильных дорог федерального значения, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог, в том числе скоростную автомагистраль Москва - Санкт-Петербург, Центральную кольцевую автомобильную дорогу в Московской области, участки автомобильной дороги М-4 «Дон» с введением платного проезда от МКАД в Московской области до границы Липецкой и Воронежской областей.

Предусмотрено также проведение инженерных изысканий для обоснования создания ряда новых международных автодорожных маршрутов от западных границ Российской Федерации в направлении регионов Приволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов и государств СНГ.

Показатели решения задачи 3.1:

- доля протяженности входящих в систему международных транспортных коридоров автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям;
- доля протяженности входящих в систему международных транспортных коридоров автомобильных дорог федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки.

Задача 3.2. Увеличить долю переработки российских внешнеторговых грузов в российских портах.

С 2010 г.

Задача 3.2. Увеличить пропускную способность российских морских портов

Для решения поставленной задачи будет увеличена пропускная способность морских портов, повышена надежность гидротехнических сооружений путем строительства новых и реконструкции действующих перегрузочных комплексов .

Перевалка грузов в российских портах в последние годы росла ускоренными темпами и в 2007 году достигла 451 млн.тонн, что в 2,5 раза больше, чем в начале 90-х годов. Сегодня портами России переваливается грузов больше, чем всеми портами Советского Союза в конце 80-х гг.

К 2010 году предполагается обеспечить потребности отечественной экономики и внешней торговли и достичь объема перевалки грузов в российских морских портах в объеме -542 млн. тонн.

Предусмотрено развитие таких эффективных транспортных систем, как морские железнодорожные и автомобильные паромные переправы. Осуществляется строительство паромных комплексов в портах, Балтийск, Усть-Луга, Новороссийск, Кавказ, Махачкала. Особое значение имеет ввод в эксплуатацию морской железнодорожно-автомобильной паромной переправы Усть-Луга-Балтийск-порты Германии, поскольку она предназначена не только для выполнения перевозок грузов, но и для обеспечения надежной транспортной связи Калининградской области с основной территорией Российской Федерации.

Решение с 2010 г. задачи увеличения пропускной способности российских морских портов и провозной способности морского транспортного флота предусматривает реализацию проектов по увеличению пропускной способности российских морских портов путём строительства новых и реконструкции действующих перегрузочных терминалов, обновлению и пополнению морского транспортного флота.

На Северном бассейне предусматривается реконструкция подходного канала порта Архангельск, строительство объектов федеральной собственности морского порта Мурманск; на Балтийском бассейне - развитие и реконструкция объектов инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности Санкт-Петербург, Высоцк, Усть-Луга, Балтийск, Выборг; на Черноморско-Азовском бассейне – реконструкция объектов федеральной собственности торгового порта Новороссийск, на Каспийском бассейне – достройка объектов инфраструктуры порта Оля; на Дальневосточном бассейне – строительство и реконструкция инфраструктуры портов Ванино, Петропавловска- Камчатского, Находка, Невельск, Анадыря, а также .Строительство и реконструкция международных пассажирских комплексов предусматривается в морских портах Санкт - Петербурга и Сочи, строительство олимпийских объектов.

В рамках этой же задачи реализуются мероприятия по строительству и реконструкции объектов морского транспорта в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе»

Показатели решения задачи 3.2:

- объем перевалки грузов в российских морских портах;
- доля российских внешнеторговых грузов, перерабатываемых в российских торговых портах, в общем объеме грузов; перерабатываемых в портах России и сопредельных государствах;

- прирост производственной мощности морских портов (с 2010 г.)

Задача 3.3. Увеличить парк морских обслуживающих судов.

Эффективная работа морского транспорта невозможна без современного, технически оснащенного обеспечивающего флота, включающего в себя суда различного назначения, в том числе ледоколов. Этот флот призван обеспечить высокий уровень безопасности мореплавания. Так как ледоколы и другой обеспечивающий флот выполняют преимущественно государственные, а не коммерческие задачи, их строительство предусматривается в основном за счет средств федерального бюджета.

Основой национальной безопасности России в Арктике является атомный ледокольный флот, играющий решающую роль в обеспечении круглогодичного судоходства по Северному морскому пути. В связи с выработкой ресурса судовых ядерных энергетических установок и завершения нормативного срока службы действующего атомного ледокольного флота и проведения анализа перспективы развития грузоперевозок в Арктике, а также с учетом наличия действующего атомного ледокольного флота программой определены мероприятия по его пополнению.

Для повышения конкурентоспособности и провозной способности морского транспортного флота предусматривается его пополнение новыми современными конкурентоспособными судами различного назначения.

Эксплуатирующиеся в настоящее время количества ледоколов недостаточно для организации надежного обеспечения зимней навигации на подходах и в портах замерзающих морей, что приводит к сезонному снижению их грузооборота. Срок службы большинства ледоколов значительно превышает нормативный. В рамках данной цели предусмотрено строительство универсального атомного ледокола строительство линейного дизельного ледокола мощностью 25 МВт. В 2008 году планируется ввод в эксплуатацию двух линейных дизель-электрических ледоколов мощностью 2x8 МВт для акватории Финского залива.

Показатели решения задачи 3.3:

- количество морских обслуживающих судов российского производства, построенных за счет средств федерального бюджета.

Задача 3.4. Обеспечить реализацию комплекса инфраструктурных проектов по развитию транзитного потенциала страны.

Основными направлениями решения задачи являются осуществление инвестиционных проектов по устранению разрывов и «узких мест» на главных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях с целью ускорения товародвижения в международном сообщении, развитие объектов экспортной инфраструктуры.

Основной целью подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» (с 2010 г. – подпрограммы ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»)

является подготовка инвестиционных проектов по устранению «узких мест» на направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузопотоков.

В рамках этой задачи предполагается реализация следующих проектов:

комплексное развитие транспортного коридора «Запад – Восток» в направлении Европа – Российская Федерация – Япония с ответвлениями из Российской Федерации на Казахстан, Монголию и Китай. Ключевыми звеньями данного коридора должны стать двухпутная и полностью электрифицированная Транссибирская магистраль, стратегические морские порты, мультимодальные транспортные узлы и межрегиональные логистические центры, которые позволят переключить транспортные потоки Азиатско-Тихоокеанского региона на транспортный коридор «Запад – Восток»;

комплексное развитие коридора «Север – Юг» по направлению Северная Европа – Российская Федерация – Иран – Индия с ответвлениями на Кавказ – Персидский залив и Центральную Азию. В составе коридора «Север – Юг» будут осуществляться работы по развитию магистральных путей сообщения и комплексных транспортных узлов, продолжится расширение и строительство подходов к морским и речным портам (Новороссийск, Тамань, Ростовский универсальный порт), железнодорожным станциям, аэропортам и мультимодальным терминалам;

развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» на территории России на участке Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – до границ республики Казахстан, общей протяженностью около 2200 километров. В рамках развития данного альтернативного маршрута будет реализован проект строительства Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра, который является системным центром распределения и обработки грузов федерального уровня.

В ходе реализации проектов по развитию транспортных коридоров и маршрутов будут выполняться мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на подходах к пунктам пропуска, находящихся в зоне действия данных коридоров.

Основная задача осуществления данных мероприятий – привлечь транзитные потоки на международные транспортные коридоры, проходящие по территории Российской Федерации путем сбалансированного и эффективного развития морских портов, пассажирских и грузовых аэропортов-хабов, транспортно-логистической инфраструктуры.

Предусматривается реализация комплексных проектов развития Московского авиационного узла (Шереметьево) и аэропорта-хаба в Красноярске. При этом Московский авиатранспортный узел будет выполнять роль узлового аэропорта-хаба, который позволит консолидировать пассажиропотоки, следующие из разных стран, и распределять их на трансконтинентальные рейсы.

В подпрограмме решаются задачи развития и повышения конкурентоспособности морских портов, находящихся в местах максимальной концентрации экспортных и транзитных грузопотоков. Российские морские порты в Северном и Азово-Черноморском бассейнах являются «точками входа»

международных транспортных коридоров («Транссиб», «Север – Юг», маршрута «Европа – Западный Китай»). Для обеспечения ускоренного развития перевозок грузов в контейнерах предусматривается строительство контейнерных и перегрузочных терминалов в портах Новороссийск и Мурманск, создание комплексного транспортного узла на базе порта Тамань и Ростовского универсального порта.

Развитие экспорта транспортных услуг будет сопровождаться повышением их качества, что возможно только на основе комплексного развития транспортно-логистической инфраструктуры. Мероприятия по развитию объектов транспортно-логистической инфраструктуры включены в комплексные инвестиционные проекты. Наиболее крупные логистические комплексы будут созданы в Московской области (в зоне центральной кольцевой автомобильной дороги), Санкт-Петербургском транспортном узле, Мурманске, Архангельске, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде, Казани, Екатеринбурге, Новосибирске, Хабаровске и Владивостоке.

Одной из основных задач подпрограммы является формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства. Решение этой задачи предусматривает реализацию мероприятий по разработке проектной и тендерной документации, организации проектно-изыскательских работ для строительства комплексных объектов по развитию транспортной инфраструктуры, отработке механизмов реализации различных форм государственно-частного партнерства, созданию банка данных перспективных проектов, привлечению ведущих российских банков к реализации проектов в транспортном секторе.

Показатели решения задачи 3.4:

- экспорт транспортных услуг.

С 2010 г.

Задача 3.5. Обеспечить развитие сети крупных международных узловых аэропортов

Решение задачи обеспечения развития сети крупных международных узловых аэропортов позволит укрепить положительные тенденции роста объемов перевозок на международных воздушных линиях отечественными авиакомпаниями, обеспечить соответствующей инфраструктурой возрастающие потребности авиаперевозчиков в качестве и пропускной способности аэропортовой инфраструктуры с учетом современных процессов обновления авиационной техники и внедрения международных стандартов качества.

Показатели решения задачи 3.5:

- количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос в крупных международных узловых аэропортах.

Задача 3.6. Обеспечить развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения.

В рамках данной задачи предусматривается реализация мероприятий по строительству портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов на принципах государственно-частного партнерства. Основными ожидаемыми результатами от реализации проекта являются способность обрабатывать в порту Азов все типы судов класса «река-море» без ограничения их грузоподъемности, а также существенный рост объемов перевалки грузов за счет увеличения пропускной способности порта на 6 млн. тонн.

Показатели решения задачи 3.6:

- увеличение пропускной способности порта Азов.

Стратегическая цель Министерства № 4

Одновременно с развитием транспортной системы неизбежно возникают вопросы обеспечения надлежащего уровня технической безопасности работы транспортного комплекса, его экологической безопасности. Кроме того, огромна роль транспорта как одного из определяющих структурных компонентов системы общенациональной безопасности, который непосредственно влияет на эффективность работы аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, системы правоохранительных органов и на уровень мобилизационной готовности.

Отсюда следует необходимость создания комплексных условий для повышения уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков. Решение этих вопросов отражено в **четвертой цели**, которая формулируется как **повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы**.

Приходится констатировать, что преувеличенная в прошлом роль государственного управления и контроля неоправданно уступила место нигилистическому подходу в период экономических реформ. Переоценка возможностей рыночных механизмов в такой важной сфере, как безопасность, привела к ослаблению регулирующего влияния государства и развитию кризисных явлений.

Становится ясно, что обеспечить социально приемлемый уровень транспортной безопасности оперативными, тактическими мерами, принимаемыми, как правило, после очередного крупного транспортного происшествия, террористической акции или иного незаконного вмешательства в деятельность транспорта, невозможно. Здесь требуется системный подход – от подготовки кадров для нужд отрасли до непосредственного обеспечения безопасности.

В рамках реализации рассматриваемой стратегической цели основные усилия Министерства будут направлены прежде всего на:

- повышение обороноспособности и уровня национальной безопасности в части условий, обеспечиваемых транспортным комплексом;

- повышение уровня антитеррористической защищенности транспортных объектов;
- удовлетворение потребностей транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы;
- повышение уровня безопасности всех видов транспорта (воздушный, морской, речной, железнодорожный транспорт, лицензируемый автомобильный);
- снижение уровня негативного воздействия транспорта на окружающую среду;
- повышение уровня аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства и его безопасности.

Тактические задачи в рамках цели № 4

Достижение данной цели обеспечивается решением следующих тактических задач.

Задача 4.1. Сократить количество нарушений требований, установленных нормативными правовыми, нормативными техническими и другими актами, в сфере дорожного хозяйства, использования воздушного пространства Российской Федерации, эксплуатации транспортных средств и других механизмов.

Указанная тактическая задача вытекает из прямых полномочий Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. При осуществлении контроля и надзора за деятельностью субъектов транспортного комплекса и дорожного хозяйства в задачу Ространснадзора входит принятие действенных мер по устранению выявленных нарушений действующего законодательства, применение при необходимости мер административного воздействия.

Особое внимание при решении данной задачи уделяется обеспечению безопасности полетов за счет увеличения частоты инспекторских проверок организаций гражданской авиации, принятия мер запретительного и ограничительного характера при выявлении нарушений установленных требований, совершенствования методического сопровождения деятельности государственных инспекторов по безопасности полетов, повышения качества информационного обеспечения организаций гражданской авиации.

Результатом этой деятельности должно стать сокращение количества нарушений субъектами транспортного комплекса требований, установленных нормативными правовыми, нормативными техническими и другими актами, и, как следствие, повышение безопасности функционирования транспортного комплекса, сокращение количества транспортных происшествий и снижение материальных и людских потерь.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30.03.2006 № 173 "О Федеральной аэронавигационной службе"

Росаэронавигация осуществляет функции по контролю и надзору в сфере использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации и авиационно-космического поиска и спасания.

Показатели решения задачи 4.1:

- соотношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений;
- количество выданных разрешительных документов (% отозванных к числу выданных);
- количество погибших от происшествий на транспорте всех видов, кроме автомобильного (в части отчетного периода);
- доля выданных разрешений на использование воздушного пространства Российской Федерации в общем количестве поданных запросов.

Задача 4.2. Повысить уровень технической оснащенности трасс Мирового океана в зоне ответственности Росморречфлота и обеспечить поддержание на современном уровне всей информации, необходимой для безопасности мореплавания.

Для решения поставленной задачи необходимо повысить уровень технической оснащенности трасс Мирового океана в зоне ответственности Российской Федерации и обеспечить поддержание на современном уровне всей информации, необходимой для безопасности мореплавания.

Для осуществления безопасности мореплавания по трассам Северного морского пути (СМП) необходимо поддержание в эксплуатационно годном состоянии 1561 имеющихся объектов средств навигационного оборудования (СНО), обеспечивающих безопасность мореплавания на всем протяжении СМП – 14 тыс. миль и 3 тыс. миль на реках с прилегающими морскими участками. (Фактически поддерживается только . 286 СНО). Производится съемка рельефа дна на устьевых участках сибирских рек – 2300 км промера, изготовление электронных навигационных карт по материалам съемки.

Обеспечение безопасности мореплавания судов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности, а также кораблей ВМФ Российской Федерации и Пограничной службы Российской Федерации на акватории 6 из 13 морей, омывающих побережье России (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское, северо-восточная часть Баренцева и северная часть Берингова морей по Северному морскому пути осуществляет ФГУП «Гидрографическое предприятие». Кроме того, оно обеспечивает безопасные условия работы флота в 12 арктических портах, работы по регламенту системы средств навигационного оборудования, издание морских навигационных карт, осуществляет лоцманские проводки судов, осуществляет меры по предотвращению загрязнения морской среды нефтепродуктами и др.

Для обеспечения функционирования Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) до 2015 года будут созданы морские районы А1 и А2 для обеспечения надежной связи между судами и береговыми службами.

Показатели решения задачи 4.2:

- уровень охвата зоны ответственности Российской Федерации в акватории Мирового океана средствами глобальной морской системы связи при бедствиях;
- уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути

Задача 4.3. Обеспечить деятельность специализированных аварийно-спасательных служб на воздушном и водном транспорте на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям.

Несение аварийно-спасательной готовности на водном транспорте относится к обязательствам Российской Федерации, вытекающим из норм международного и национального права. Указанная функция является необходимым и обязательным элементом транспортного процесса.

Для реализации поставленной задачи необходимо обеспечить охват территории Российской Федерации и акватории Мирового океана деятельностью специализированных аварийно-спасательных служб на водном транспорте. Система Госморспасслужбы России в своих зонах ответственности обеспечивает: поддержание органов управления, сил и средств морских аварийно-спасательных формирований в постоянной готовности к выдвигению в зоны чрезвычайных ситуаций и проведению работ по ликвидации чрезвычайных ситуаций в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации, организацию и проведение операций по поиску и спасанию судов и людей, терпящих бедствие на море, включая проведение мероприятий, вытекающих из международных обязательств Российской Федерации, координацию действий спасательных служб федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации и соответствующих служб иностранных государств при поиске и спасании людей и судов, организация работ и ликвидация аварийных разливов нефти (ЛАРН), нефтепродуктов и др.

С повышением интенсивности судоходства, активизации разведки и добычи нефти на континентальном шельфе, строительство нефтяных терминалов и увеличением перевозок нефти морем увеличились потенциальные риски морских аварий и разливов нефти, в связи с этим в современных условиях необходимо дальнейшее повышение аварийно-спасательной и ЛАРН готовности. Для решения поставленной задачи из общего количества 71 ед. спасательных судов и катеров к несению аварийно-спасательной и ЛАРН готовности по своим тактико-техническим характеристикам и техническому состоянию привлекаются только 57 единиц. Необходимо приобретение или строительство судов с системой динамического позиционирования и оборудованием для проведения аварийно-спасательных глубоководных работ.

Государственное регулирование в области поисково-спасательного обеспечения полетов осуществляется на основании требований федеральных законов от 22.08.1995 № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей», от 21.12.1994 № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» и от 19.03.1997 № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации», а также постановлений Правительства Российской Федерации от 23.08.2007 № 538 «О Единой системе авиационно-космического поиска и спасения в Российской Федерации», от 15.07.2008 № 530 «Об утверждении Федеральных авиационных правил поиска и спасения в Российской Федерации».

Развитие поисково-спасательного обеспечения полетов воздушных судов и космических аппаратов ориентировано на увеличение охвата территории Российской Федерации деятельностью поисково-спасательных служб за счет создания новых региональных поисково-спасательных баз, рациональному размещению их по всей территории Российской Федерации и оснащение всех региональных поисково-спасательных баз современными средствами поиска и спасения.

Повышение выживаемости при авиационных происшествиях и космических событиях зависит от действий специалистов поисково-спасательных подразделений. От уровня профессиональной подготовки спасателей и других работников поисково-спасательных служб, их готовности к выполнению поисковых и спасательных работ, от степени технической оснащенности подразделений службы поисково-спасательного обеспечения в значительной степени зависят не только жизнь и здоровье людей, но и финансовое благополучие, существование авиакомпании, чье воздушное судно потерпело бедствие.

Показатели решения задачи 4.3:

- уровень материально-технической оснащенности поисково-спасательных подразделений (формирований_ Единой системы авиационно-космического поиска и спасения».

Задача 4.4. Удовлетворить потребность транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающем требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Удовлетворение потребности транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, является одной из важнейших задач для создания эффективной транспортной системы в России. Надежность и безопасность функционирования транспортного комплекса может быть обеспечена только при условии наличия достаточного количества высококвалифицированных специалистов. Транспортные образовательные учреждения должны обеспечить высокий уровень подготовки специалистов в соответствии с требованиями государственных образовательных стандартов и международных договоров Российской Федерации.

Показатели решения задачи 4.4:

- численность обучающихся в учебных заведениях за счет средств федерального бюджета (морской и речной транспорт) ;
- численность обучающихся в учебных заведениях за счет средств федерального бюджета (гражданской авиации);
- численность обучающихся в учебных заведениях за счет средств федерального бюджета (железнодорожный транспорт).

Задача 4.5. Удовлетворить потребность транспорта в специализированном медицинском обслуживании.

В обеспечении безопасного функционирования воздушного и морского транспорта значительную роль играет не только специальная профессиональная подготовка персонала, но и состояние его здоровья, и в первую очередь состояние здоровья летного состава. В настоящее время в отрасли преобладает тенденция ускоренного «старения» летного состава гражданской авиации. По данным авиационной медицины у летного состава в возрасте 45 лет и старше преобладают заболевания, обусловленные функциональными нарушениями. По возрастному показателю летного состава гражданская авиация уже вступила в зону риска в отношении обеспечения безопасности полетов. В этой связи особую важность приобретают как количественный охват, так и повышение эффективности медицинского освидетельствования персонала.

Показатели решения задачи 4.5:

- численность прошедших медицинское освидетельствование;
- численность авиационного персонала, прошедшего стационарное лечение.

Задача 4.6. Увеличить количество объектов транспорта, имеющих оборудование, обеспечивающее антитеррористическую защищенность.

Решение этой задачи предполагает оснащение объектов транспорта соответствующим оборудованием, обеспечивающим антитеррористическую защищенность, в частности на объектах воздушного транспорта и метрополитене.

Показатели решения задачи 4.6:

- доля аэропортов федерального и международного значения, соответствующих установленным требованиям по антитеррористической защищенности;
- количество антитеррористически защищенных метрополитенов.

Задача 4.7. Снизить количество дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими

Улично-дорожные условия являются важным фактором аварийности. Семь из десяти происшествий случается на городской улично-дорожной сети, в том числе

около половины (64,9%) всех наездом на пешеходов, а четверть всех ДТП регистрируется на территории 12 крупнейших городов России.

При оформлении практически каждого шестого (18,7%) происшествия в стране сотрудниками ГАИ задокументированы недостатки состояния содержания улично-дорожной сети.

При этом значительное количество дорожно-транспортных происшествий, в том числе с пешеходами, происходит в темное время суток из-за недостаточного или отсутствующего освещения проезжей части автомобильных дорог.

Приведенные данные показывают, что, начиная с 2006 г., повышение внимания к вопросам финансирования ремонта и содержания автомобильных дорог, а также начало реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» позволили переломить тенденцию роста числа ДТП на автомобильных дорогах, связанных с неудовлетворительными дорожными условиями, в том числе с состоянием электроосвещения на автомобильных дорогах федерального значения.

Улучшение качества дорог, оснащение их устройствами, повышающими безопасность движения, ликвидация очагов аварийности, применение новых типов материалов и конструкций технических средств организации движения, а также переход к программно-целевому подходу при решении задач повышения безопасности движения обеспечат снижение количества ДТП – ДУ.

Показатели решения задачи 4.7:

- прирост протяженности линий электроосвещения на автомобильных дорогах федерального значения (в текущем году)

Задача 4.8. Обеспечить поддержание количества транспортных средств в автоколоннах войскового типа на необходимом уровне.

Решение этой задачи предполагает доведение количества автотранспортных средств в автоколоннах войскового типа до необходимого уровня, обеспечивающего мобилизационную готовность, непосредственно влияющую на уровень национальной безопасности.

Показатели решения задачи 4.8:

- количество автотранспортных средств парка автоколонн войскового типа, приобретенных с использованием государственной поддержки.

Задача 4.9. Создать дополнительные пункты пропуска через государственную границу на транспорте.

Решение данной задачи позволит повысить пропускную способность транспорта в международном сообщении.

ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы)» предусмотрена реализация инвестиционных проектов строительства и реконструкции пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации на железнодорожном транспорте, в морских и речных портах и

инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) крупногабаритных грузов. Реализация поставленной задачи позволит сократить время таможенного контроля экспортно-импортных грузов, а также будет способствовать обеспечению безопасности функционирования транспортной системы.

Показатели решения задачи 4.9:

- количество построенных и реконструированных с участием бюджетного финансирования пунктов пропуска через государственную границу на железнодорожном транспорте;
- количество построенных пунктов пропуска через государственную границу на морском транспорте;
- количество пунктов досмотрового контроля крупногабаритных грузов на морском транспорте;
- пропускная способность морских и речных пунктов пропуска на обустраиваемых участках государственной границы

Задача 4.10. Обеспечить создание (обновление) геодезической и картографической основы территории Российской Федерации в соответствии с нормативными правовыми, нормативными техническими и др. актами в сфере геодезической и картографической деятельности.

Задача 4.10. с 2009 г. исключена из Доклада в связи с передачей Федерального агентства геодезии и картографии в ведение Министерства экономического развития Российской Федерации в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2008 г. № 724 «Вопросы системы и структуры федеральных органов исполнительной власти».

С 2010 г.

Задача 4.11. Обеспечить защиту авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность.

Решение задачи по обеспечению защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность позволит значительно сократить количество инцидентов на воздушном транспорте и материальный ущерб от них, повысить имидж воздушного транспорта как безопасного вида транспорта.

С 2010 г.

Задача 4.12. Обеспечить развитие учебных заведений и центров подготовки гражданской авиации.

Решение данной задачи позволит улучшить техническую оснащенность учебного процесса подготовки авиационного персонала и обеспечить его соответствие современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиaperевозок, обеспечить сохранность здоровья авиационного персонала, от которого зависит безопасность полетов, жизни пассажиров и сохранность авиационной техники.

Показатели решения задачи 4.12:

- обновление парка воздушных судов (самолеты);
- приобретение воздушных судов для учебных заведений;
- поставки тренажеров для учебных заведений;
- количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос в аэродромах учебных заведений гражданской авиации,

С 2010 г.

Задача 4.13. Обеспечить развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта

Решение задачи развития материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта позволит привести ее в соответствие с современными требованиями за счет увеличения учебно-производственных площадей, строительства и реконструкции общежитий, объектов общепита и других объектов ведущих отраслевых учебных заведений.

Показатели решения задачи 4.13.1:

- количество построенных (реконструированных) объектов материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта.

С 2010 г.

Задача 4.14. Повысить техническое обеспечение государственного контроля и надзора в сфере воздушного транспорта

Решение задачи повышения технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере воздушного транспорта позволит обеспечить безопасность полетов на основе совершенствования системы государственного надзора и контроля в сфере воздушного транспорта, оперативного реагирования на факты использования незарегистрированных воздушных судов, аэродромов и посадочных площадок. Развитие технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта позволит снизить вероятность риска возникновения аварийных ситуаций, связанных с несанкционированными полетами.

Показатели решения задачи 4.14:

- приобретение патрульных вертолетов для государственного надзора и контроля в сфере транспорта.

С 2010 г.

Задача 4.15. Обеспечить надежность и безопасность функционирования морского транспорта.

Решение задачи обеспечения надёжности и безопасности функционирования морского транспорта позволит повысить уровень безопасности судоходства на

морских путях, подходных каналах и акваториях портов, снизить количество аварийных происшествий на морском транспорте и минимизировать их последствия. Развитие материальной базы учебных заведений морского транспорта позволит привести ее в соответствие с современными требованиями, создать основу для кадрового обеспечения работы отрасли в условиях инновационного развития Российской Федерации.

Для решения задачи обеспечения надёжности и безопасности функционирования морского транспорта предусматривается:

строительство и реконструкция систем управления движением судов объектов Глобальной системы связи при бедствиях и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации и на трассах Северного морского пути, станций приёма и обработки информации Международной системы поиска и спасения (Космическая система поиска аварийных судов - спутниковая система слежения для поиска и спасания);

строительство судов обеспечивающего флота (ледоколов, аварийно - спасательных, природоохранных, гидрографических), объектов берегового базирования бассейновых аварийно - спасательных управлений, приобретение глубоководного мобильного универсального оборудования. Всего будет построено 90 единиц обеспечивающего флота;

развитие материальной базы для подготовки квалифицированных специалистов в соответствии с международными стандартами;

обеспечение защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта от актов незаконного вмешательства, путём установки специализированного оборудования;

повышение технической оснащённости Государственного морского надзора.

Показатели решения задачи 4.15:

- поставки судов обеспечивающего флота;
- количество построенных (реконструированных) объектов материальной базы учебных заведений морского транспорта.

С 2010 г.

Задача 4.16. *Обеспечить надёжность объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях.*

Обеспечение надёжности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях является одной из важнейших задач, направленных на повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации.

Большинство из действующих на внутренних водных путях Российской Федерации гидротехнических сооружений эксплуатируется 50-70 лет и более. На основе проведенного декларирования безопасности судоходных гидротехнических сооружений на 1 января 2008 года установлено, что 20,9% сооружений имеют нормальный уровень безопасности, 60,8 % - пониженный, 14,1% - неудовлетворительный и 4,1% - опасный.

Эксплуатация гидротехнических сооружений, находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии, может привести к техногенным авариям и таким катастрофическим последствиям, как затопление нижерасположенных территорий с прохождением волны прорыва высотой до 18 метров, прекращение судоходства, а также нарушение экологического равновесия на обширных территориях.

Предусматривается реализация комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей, строительство технического флота, реконструкция и создание объектов технологической связи, что позволит к 2015 году обеспечить безопасность гидротехнических сооружений, в том числе привести к нормальному уровню безопасности судоходные гидротехнические сооружения, находящиеся в настоящее время в аварийном или опасном состоянии, обновить обслуживающий флот, реконструировать и развить сети технологической связи, внедрить и обеспечить функционирование системы электронных навигационных карт внутренних водных путей, развить материально-техническую базу учебных заведений, повысить техническую оснащенность Государственного речного надзора.

Показатели решения задачи 4.16:

- доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, имеющих опасный уровень безопасности;
- доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности.

С 2010 г.

Задача 4.17. *Повысить надежность и безопасность движения по автомобильным дорогам федерального значения.*

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения, предусмотрены мероприятия по реконструкции мостов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, а также мероприятия, направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства, обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Повышение уровня обустройства на автомобильных дорогах федерального значения будет достигаться за счет строительства пешеходных переходов в разных уровнях, устройства барьерного ограждения, освещения участков автомобильных дорог федерального значения, шумозащитных сооружений, подпорных стен, противолавинных галерей, других специальных защитных и укрепительных сооружений, а также мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Для реализации данной задачи предусматриваются также мероприятия по созданию интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков, основанных на применении современных технических средств, телекоммуникационных и информационных технологий, системы «Глонасс», интегрирующих в единый аппаратно-программный комплекс различные информационные и управляющие системы на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве.

Показатели решения задачи 4.17:

- снижение количества дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий.

Задача 4.18. *Повысить уровень национальной безопасности в сфере использования и контроля воздушного пространства Российской Федерации.*

Обеспечение качественного аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации означает соответствие предоставляемых государственных услуг сформированным критериям качества, показателям оценки параметров безопасности и обеспечения заданных уровней безопасности полетов воздушных судов в рамках комплексной системы обеспечения безопасности полетов воздушных судов в единой аэронавигационной системе России.

Оптимизация процедур организации воздушного движения, совершенствование структуры воздушного пространства (с учетом необходимости улучшения состояния окружающей среды) и обеспечение безопасного функционирования объектов аэронавигационной системы позволят повысить доступность предоставляемых населению государственных услуг, повысить уровень технологической и экологической безопасности граждан.

Создание комплексной системы обеспечения качества аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, отвечающей мировым стандартам, позволит эффективно использовать воздушное пространство.

Показатели решения задачи 4.18:

- количество дооснащенных трассовых радиолокационных позиций двойного назначения Росаэронавигации;
- относительное количество направлений, по которым осуществляется информационно-техническое взаимодействие (сопряжение) ведомственных радиолокационных средств и систем Минобороны России и Росаэронавигации (нарастающим итогом к базовому 2006 году)

Задача 4.19. *Повысить эффективность противодействия террористическим угрозам гражданской авиации.*

Для реализации постановления Правительства Российской Федерации от 30 марта 2006 г. № 173 «О Федеральной аэронавигационной службе» в структуре Аэронавигационной системы создан Координационный центр с целью своевременного сбора информации о воздушной обстановке Российской Федерации и взаимодействия с аналогичным координационным центром НАТО. Эффективность взаимодействия сторон определяется полнотой и своевременностью взаимного оповещения.

Для поддержания высокого уровня национальной безопасности Российской Федерации в сфере контроля воздушного пространства и для выполнения тесного взаимодействия с организацией Североатлантического договора (НАТО) осуществляются следующие мероприятия.

обмен информацией о воздушном движении в границах зон оперативного интереса в целях координации деятельности в ситуациях появления террористических воздушных угроз;

уведомление (оповещение) соответствующих федеральных органов исполнительной власти о ситуациях, несущих потенциальную угрозу использования воздушных судов (летательных аппаратов) в террористических целях;

руководство деятельностью подсистемы сбора информации о воздушной обстановке Российской Федерации;

координация действий сторон-участников ИСВП в ситуациях с потенциальными воздушными судами-нарушителями или другими потенциально угрожающими воздушными судами.

Показатели решения задачи 4.19:

- уровень реагирования на ситуации, связанные с появлением потенциально угрожающих воздушных судов.

Задача 4.20. *Повысить безопасность полетов и эффективность использования воздушного пространства Российской Федерации*

Постановлением Правительства Российской Федерации от 01 сентября 2008 г. № 652 утверждена Федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)".

Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее - Единая система) ориентирована на обеспечение национальных интересов Российской Федерации в сфере использования и контроля воздушного пространства и основывается на основных положениях Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения Международной организации гражданской авиации и решениях государств - членов Международной организации гражданской авиации о переходе к организации воздушного движения с использованием перспективной техники и технологий,

основанных на использовании перспективных систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения.

Работа по совершенствованию Единой системы направлена на преобразование ее в аэронавигационную систему России. Такое преобразование позволит создать единую систему организации использования воздушного пространства Российской Федерации и аэронавигационного обслуживания его пользователей, в том числе в зонах ее международной ответственности, в интересах эффективного использования этого пространства всеми пользователями, обеспечения национальной безопасности и развития экономики государства.

Аэронавигационная система основана на интегрированном взаимодействии человека, технологий, средств и служб при поддержке перспективных бортовых, наземных и спутниковых систем аэронавигации.

Показатели решения задачи 4.20:

- средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с организацией воздушного движения;
- уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов;
- число введенных в эксплуатацию укрупненных центров управления воздушным движением.

Стратегическая цель Министерства № 5

Обеспечить полномасштабное развитие транспортного комплекса, ускорить проводимые в транспортной отрасли рыночные и структурные преобразования возможно за счет создания благоприятной инвестиционной среды, повышения прозрачности реализации и инвестиционной привлекательности транспортных проектов, что создаст условия для привлечения дополнительных частных инвестиций и средств пользователей в развитие транспортной инфраструктуры.

Реализация всех перечисленных выше целей невозможна без достижения еще одной, **пятой, стратегической цели – улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе.**

В Бюджетном послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации о бюджетной политике в 2008-2010 годах указано, что в предстоящий период «финансовое обеспечение соответствующих мероприятий (по существенному увеличению пропускной способности и повышению безопасности автомобильных дорог) должно осуществляться не только за счет увеличения объемов финансирования из бюджетов, но и за счет привлечения средств из внебюджетных источников. Необходимо на практике широко задействовать эффективные механизмы государственно-частного партнерства, включая реализацию концессионных соглашений. ... Значительную часть государственного финансирования строительства и реконструкции дорог

целесообразно осуществлять из Инвестиционного фонда Российской Федерации с учетом возможностей привлечения частного софинансирования».

При этом имеется в виду, что развитие транспортной инфраструктуры является ключевым фактором развития индустриального и социального развития территорий. Поэтому одним из направлений решения пятой стратегической цели будет являться сочетание в рамках единых инвестиционных проектов создания объектов транспортной инфраструктуры за счет бюджетных средств и развития промышленно-территориальных комплексов - за счет внебюджетных источников.

Поэтому в качестве одной из основных стратегических целей Министерство определило создание благоприятной инвестиционной среды, повышение инвестиционной привлекательности транспортных проектов. Это позволит привлечь дополнительные частные инвестиции и тем самым снизить финансовую нагрузку на федеральный бюджет и ускорить проводимые в транспортной отрасли рыночные и структурные преобразования.

При этом важно отметить, что снижение финансовой нагрузки на федеральный бюджет – это не снижение самих бюджетных инвестиций, а перераспределение общей структуры финансирования в пользу частного капитала.

Успешная реализация данной стратегической цели Министерства позволит существенно увеличить емкость финансового рынка инвестиций в транспортный сектор, позволит создать новые ликвидные инструменты перераспределения финансового капитала в реальный сектор экономики.

В среднесрочной перспективе эта задача вдвойне актуальна, поскольку на финансовом рынке сейчас наблюдается избыточная ликвидность, связанная с отсутствием надлежащим образом подготовленных инвестиционных проектов и механизмов перераспределения избыточного финансового капитала в реальный сектор экономики.

Реализация данной цели предполагает создание адекватной институционально-правовой базы, а также выработку эффективных механизмов взаимодействия государства и бизнеса, а также реализацию крупных инфраструктурных проектов, в том числе на основе государственно-частного партнерства, в том числе с использованием концессионных схем в части строительства платных автомобильных дорог, морских терминальных комплексов, железнодорожного строительства в районах освоения новых месторождений и т.д.

Принципиально важно, что таким образом государство сможет привлекать не только средства частных инвесторов, но и передовые управленческие технологии, кадровые и организационные ресурсы бизнеса, способные обеспечить высокое качество проектных, строительно-монтажных, ремонтных и эксплуатационных работ.

Рассматриваемая стратегическая цель является среднесрочной и предполагает бюджетное софинансирование государственно-частных инвестиционных проектов, в том числе с использованием средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, а также предоставление государственных гарантий Правительства Российской Федерации под обеспечение привлекаемого заемного капитала.

Тактические задачи в рамках цели № 5

Тактическими задачами, решение которых направлено на улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте, являются следующие.

Задача 5.1. Создать условия для обновления парка транспортных средств.

Показатели решения задачи 5.1:

- доля воздушных судов, приобретенных с использованием государственной поддержки, в общем количестве вновь приобретенных воздушных судов отечественного производства;
- количество воздушных судов, приобретенных с использованием государственной поддержки;

Задача 5.2. Создать условия для реализации проектов на основе государственно-частного партнерства.

Одним из инструментов активной государственной политики, направленных на снятие инфраструктурных ограничений экономического роста и обеспечение устойчивого развития российской экономики, является Инвестиционный фонд Российской Федерации – часть средств федерального бюджета, предусмотренная для предоставления государственной поддержки на реализацию инвестиционных проектов, имеющих общегосударственное значение и осуществляемых на условиях государственно-частного партнерства.

Одной из важнейших задач, стоящей перед Министерством и направленной на устранение ограничений долгосрочного экономического роста, является задача начала реализации крупномасштабных проектов на транспорте на условиях ГЧП.. В Министерстве образован Экспертный совет по государственно-частному партнерству, основной задачей которого является обеспечение взаимодействия Министерства с деловыми кругами и общественностью, совместный поиск эффективных решений в различных областях транспортной деятельности на основе ГЧП.

Основными объектами программных мероприятий, которые реализуются на основе механизма государственно-частного партнерства, являются высокотехнологичные инфраструктурные проекты, позволяющие создать современные мультимодальные логистические комплексы, высокоскоростные автомобильные дороги, сеть национальных аэропортов-хабов, а также инфраструктуру морских портов.

Распоряжениями Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. № 1708-р и от 18 августа 2007 г. № 1082-р с последующими изменениями утверждены для финансирования с привлечением средств Инвестиционного фонда Российской Федерации следующие инвестиционные проекты.

Название проекта	Сметная стоимость проекта (в прогнозных ценах, млрд.руб.)	Средства Инвестфонда (в прогнозных ценах, млрд.руб.)	Доля Инвестфонда, %
Строительство платной скоростной автомагистрали «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге	99,95	32,1	32
Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва-Минск	17,3	10,0	58
Строительство Орловского тоннеля под рекой Невой в г. Санкт-Петербурге	31,7	10,3	32
Строительство скоростной автомобильной магистрали Москва-Санкт-Петербург на участке км 15-км 58	54,9	25,8	47
Комплексное развитие Нижнего Приангарья	213,9	34,2	16
Разработка проектной документации инвестиционного проекта по строительству платной автомобильной дороги «Краснодар-Абинск-Кабардинка»	1,16	1,16	100
Разработка проектной документации на строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 58 - км 684 (с последующей эксплуатацией на платной основе)	11,7	11,7	100
Комплекс нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в городе Нижнекамске	130,3	16,5	13
Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области	169,1	48,3	29
Строительство железнодорожной линии Кызыл-Курагино (460 км) в увязке с освоением минерально-сырьевой базы республики Тыва	131,6	49,3	37
Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области	46,27	8,65	19
Разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии»	10,4	1,5	14

Разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Урал промышленный – Урал полярный»	6,5	4,3	70
Разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области	8,864	8,864	100
Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области	46,3	8,7	19
Разработка проектной документации на строительство и эксплуатацию на платной основе автомобильной дороги М-4 "Дон" (от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону и Краснодар до Новороссийска) на участках 21-й км - 117-й км и 330-й км - 464-й км	0,19	0,19	100

Указанные проекты (за исключением комплексного развития регионов) планируется реализовать в рамках Федерального закона «О концессионных соглашениях».

В результате реализации проекта «Строительство платной скоростной автомагистрали «Западный скоростной диаметр» в г. Санкт-Петербурге» будет обеспечен скоростной выход Санкт-Петербургского транспортного узла к сети федеральных автомобильных дорог, что даст качественный толчок для развития Санкт-Петербургского морского порта, соединит Васильевский остров с другими районами Санкт-Петербурга.

Строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва-Минск позволит решить транспортные проблемы в западной части Московской области и увеличит грузопоток со странами Европы.

Реализация проекта «Строительство Орловского тоннеля под рекой Невой в г. Санкт-Петербурге» соединит в круглосуточном режиме две части Санкт-Петербурга, существенно увеличит время прохода транспорта по Неве и позволит увеличить грузопоток по Волго-Донскому водному пути.

Строительство скоростной автомобильной магистрали Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58 позволит создать скоростной подход к аэропорту Шереметьево, серьезно сократить поток автомашин в 104 населенных пунктах, что существенно повлияет на безопасность движения, экологическую обстановку и позволит сократить транспортные расходы. Будет создана основа для реализации инвестиционного проекта строительства автомагистрали на остальном протяжении от км 58 до км 684.

Реализация инвестиционного проекта «Автомобильная дорога М-4 «Дон», позволит создать в Московской и Липецкой областях современную дорожную инфраструктуру, интегрированную в международный транспортный коридор «Север-Юг», а также повысить безопасность дорожного движения. Автомобильная дорога М-4 «Дон» характеризуется высоким уровнем аварийности. Достаточно сказать, что за период с 2002 по 2005 годы на дороге

зафиксировано более 4000 ДТП, в которых было ранено более 5 000 человек, 1 400 погибло.

Проектируемая автомобильная дорога «Краснодар-Абинск-Кабардинка» » является дублером участков автомобильной дороги М-4 «Дон», проходящих через большое количество населенных пунктов и не позволяющих обеспечить надлежащий уровень обслуживания автотранспорта в пределах международного транспортного коридора «Север-Юг».. Ввод в эксплуатацию дороги обеспечит сокращение протяженности федеральной автомагистрали М-4 «Дон» на участке Краснодар - Новороссийск на 53 км, а также позволит перенести транзитное движение, проходящее по уличной сети городов, за пределы городской черты. В частности, в рамках проекта будет спроектирован Западный обход г. Краснодара протяженностью 36 км, который позволит полностью перенести транзитное движение с улиц города.

Проектируемая Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области (далее – ЦКАД) протяженностью около 520 км обеспечит создание в Московском регионе современной интермодальной инфраструктуры, интегрированной в сеть международных транспортных коридоров, будет способствовать снижению перегрузки на радиальных выходах из Москвы, Московской кольцевой автомобильной дороге, улично-дорожной сети г. Москвы и населенных пунктов Ближнего Подмосковья. Реализация проекта создания ЦКАД является основой для создания разветвленной сети распределительных логистических центров в Московском регионе и позволит качественно улучшить логистический сервис, снизить уровень транспортных издержек грузоотправителей, оптимизировать процесс доставки, хранения и распределения грузов с использованием современных технологий.

Кроме того, предусматривается реализация инвестиционных проектов:

«Создание транспортной инфраструктуры для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области», сметная стоимость 167,8 млрд. руб., в том числе 48,3 млрд. руб. за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

«Комплекс нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов в городе Нижнекамске»;

строительство железнодорожной линии Кызыл-Курагино (460 км) в увязке с освоением минерально-сырьевой базы республики Тыва;

разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии»;

разработка проектной документации для реализации инвестиционного проекта «Урал промышленный – Урал полярный».

Показатели решения задачи 5.2:

➤ Количество проектов, реализуемых на основе ГЧП

Задача 5.3. Создание нормативной правовой базы, адекватной потребностям развития рыночных отношений, обеспечивающей привлечение инвестиций в инфраструктурные проекты.

Эффективное и динамичное развитие транспортной инфраструктуры неразрывно связано с дальнейшим совершенствованием нормативного правового регулирования в этой сфере.

В ходе реализации рыночных экономических реформ в области перевозок были проведены важные институциональные и структурные преобразования. В соответствии с этими изменениями были разработаны и введены в действие новые редакции транспортных уставов и кодексов.

Таким образом, на сегодняшний день закончилось формирование всего спектра транспортного законодательства верхнего уровня в виде транспортных уставов и кодексов, соответствующих новым социально-экономическим условиям. Данные законодательные акты предусматривают наиболее общие и принципиальные положения и требования к организации и оказанию услуг перевозки соответствующими видами транспорта.

В целом транспортное законодательство России в настоящее время соответствует уровню развития общественных отношений в области транспортных услуг. Вместе с тем, необходимо дальнейшее совершенствование уровня правовой регламентации действующих транспортных кодексов и уставов.

Более долгосрочный подход связан с необходимостью глобальной кодификации и разработки на основе существующих транспортных кодексов и уставов России единого нормативного правового акта, комплексно и на единообразной основе регулирующего все виды транспорта.

В приложении 1 приведены показатели деятельности Министерства до 2011 г.

Риски достижения стратегических целей и решения тактических задач

На достижение стратегических целей и решение тактических задач Министерства оказывают влияние следующие внешние факторы и риски, которые могут помешать реализации предполагаемых мероприятий, достижению планируемого уровня целевых показателей.

1. **Макроэкономические риски** связаны с нестабильностью мировой экономики, колебаниями мировых финансовых рынков, цен на энергоносители. В условиях глобализации эта нестабильность затрагивает экономики всех стран мира, и Россия – не исключение. В результате влияния мировых кризисных процессов на российскую экономику могут остаться нереализуемыми цели развития не только транспортного комплекса, но и большинства других отраслей экономики. Особенно важными могут стать последствия кризиса мировых и российских финансовых рынков, связанные с ограничениями привлечения частного капитала к реализации проектов государственно-частного партнерства. В

случае реализации макроэкономических рисков возможно снижение спроса на транспортные услуги, что также скажется на целевых показателях.

К числу макроэкономических рисков следует отнести изменение конъюнктуры на внутренних и внешних рынках сырья, строительных материалов и техники, рынках рабочей силы, колебания цен в экономике. Связанное с колебаниями цен на строительные материалы возможное снижение объемов производства и предложения на рынке строительных материалов может привести к их дефициту и замедлению темпов реализации инвестиционных проектов. Вместе с тем, увеличение объемов реализации ряда программ, в первую очередь в области содержания и ремонта автомобильных дорог, может обеспечить дополнительную занятость лиц, потерявших работу в других отраслях экономики и не имеющих специальной квалификации.».

На достижение целей, решение задач и значения показателей оказывают влияние неравномерное развитие регионов России, переориентация производства и изменения в размещении производительных сил, обуславливающие привлечение грузо- и пассажиропотоков или их передачу на другие виды транспорта. К числу макроэкономических рисков следует отнести изменение конъюнктуры на внутренних и внешних рынках сырья, строительных материалов и техники, рынках рабочей силы, увеличение цен в экономике.

2. По-прежнему критическим фактором для развития транспортной отрасли остаются мировые **цены на энергоносители**, которые формируют вместе с продукцией металлургических предприятий основную часть российских грузопотоков. Ухудшение мировой конъюнктуры в условиях мирового финансового кризиса в этих сегментах может привести не только к снижению показателей грузооборота, но и к снижению доходов транспортных предприятий и, как следствие, к серьезному сжатию рынка инвестиций в инфраструктурные проекты. Снижение данного вида рисков напрямую зависит от диверсификации российской экономики, увеличения структурной доли продукции с высокой добавленной стоимостью. От данного вида рисков также зависит развитие различных видов транспортных услуг, зависящих от стоимости и доступности энергоресурсов. Аналогичным образом опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек государственных и частных транспортных предприятий, расходов на приобретение топлива.

3. **Сокращение бюджетного финансирования.** Несмотря на планируемое увеличение объема частных инвестиций в транспортный комплекс часть стратегически и социально важных проектов не может быть реализована без участия бюджетов всех уровней – это улучшение работы государственного сектора транспортной отрасли (дорожное хозяйство, аэродромная инфраструктура, ледокольный флот, гидросооружения, обновление государственных топографических карт и т.д.), а также создание условий для привлечения и увеличения доли частных инвестиций. Соответственно, выполнение запланированных показателей бюджетных расходов в транспортном секторе является ключевым фактором достижения поставленных целей.

4. Законодательные риски. Эффективное и динамичное развитие транспортной отрасли, конкурентоспособность российских транспортных предприятий во многом будут зависеть от совершенствования нормативной правовой базы, регулирующей деятельность транспортного комплекса, что может стать серьезным препятствием в реализации стратегических целей Министерства, а также от принятия нормативных правовых актов, необходимых для реализации федеральных законов «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», «О морских портах в Российской Федерации», Градостроительного кодекса Российской Федерации, законодательства о закупках для государственных нужд, решения проблем нормативно-правового характера в сфере резервирования земельных участков для строительства объектов транспортной инфраструктуры, имущественных отношений, концессионных соглашений.

Задержка принятия указанных нормативных правовых актов вызовет невозможность привлечения внебюджетных средств для финансирования объектов транспортной инфраструктуры, снижение темпов приведения состояния транспортной инфраструктуры в соответствие с требованиями нормативных документов.

5. Недружественные действия в отношении России со стороны других государств. В настоящее время основные транспортные экспортные мощности страны сконцентрированы в западноевропейской части России – прежде всего на Черном и Балтийском морях. К сожалению, по обоим этим направлениям существует высокая вероятность недружественных действий со стороны Турции и альянса прибалтийских государств по дальнейшему ужесточению режима судоходства для перевозимых российских грузов, что в свою очередь поставит под сомнение успешную реализацию ряда крупных инфраструктурных проектов (порты Приморск, Высоцк, Усть-Луга, Темрюк, Кавказ, проект КТК и т.д.). Снизить негативные последствия данной группы рисков можно будет за счет поэтапной диверсификации и развития инфраструктуры, обеспечивающей экспортно-импортные перевозки на северном, дальневосточном и каспийском направлении.

6. Геополитические риски. Успешная интеграция России в международную транспортную систему во многом зависит от стабильной политической ситуации в соседних с нашей страной регионах. В частности, реализация проекта развития международного транспортного коридора «Север–Юг», проходящего через территорию Ирана, может быть поставлена под угрозу в случае резкого ухудшения отношений и начала военного конфликта между Ираном и США. Аналогичным образом ухудшение отношений с нашими соседями на Дальнем Востоке может привести к снижению привлекательности и конкурентоспособности Транссибирской магистрали.

7. Техногенные и экологические риски. Любая крупная техногенная или экологическая катастрофа, вероятность которой повышается по мере износа транспортной инфраструктуры и подвижного состава, возможные лавинообразные

отказы действующего оборудования потребуют серьезных дополнительных капиталовложений и приведут к отвлечению средств с других объектов транспортной системы.

В последние годы риски подобных происшествий повысились в связи с увеличением вероятности террористических действий. В числе побочных последствий таких происшествий можно ожидать снижения инвестиционной привлекательности и рейтинга доверия к транспортной отрасли со стороны кредитных организаций и международных финансовых институтов. В результате технического прогресса возможны также качественные изменения в структуре транспортной системы, которые могут привести к структурным изменениям в самом транспортном комплексе, смещению спроса к определенным видам транспорта.

8. Неблагоприятные тенденции в развитии демографической ситуации в Российской Федерации. К 2020 году численность населения может снизиться до 141,3 млн. человек, при этом наиболее интенсивно будет происходить уменьшение численности населения трудоспособного возраста (с 89,8 млн. человек до 78,9 млн. человек), что может привести к дефициту трудовых ресурсов и снижению эффективности реализации программных мероприятий.

Раздел 2. Расходные обязательства и формирование ДОХОДОВ

Права и обязанности Министерства и подведомственных федеральных органов исполнительной власти по финансовому обеспечению и исполнению возложенных на них расходных обязательств определены международными договорами, федеральными законами, межправительственными соглашениями, постановлениями Правительства Российской Федерации в соответствии с полномочиями, закрепленными в функциях Министерства и подведомственных федеральной службы и федеральных агентств.

Финансирование расходов за счет средств федерального бюджета в транспортном комплексе осуществляется на основании федеральных законов о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год, в строгом соответствии со сводной бюджетной росписью расходов федерального бюджета и лимитами бюджетных обязательств.

В связи с тем, что важнейшими сферами ответственности государства являются обеспечение безопасности функционирования транспорта и сохранение опорной базовой транспортной инфраструктуры, находящейся в государственной собственности, бюджетное финансирование транспортного сектора распределяется по следующим направлениям:

- поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;

- иницилирующее бюджетное финансирование важнейших транспортных проектов;
- обеспечение функций государственного управления в транспортной сфере;
- целевое субсидирование строительства и реконструкции автомобильных дорог субъектов Российской Федерации, а также организаций транспорта;
- выполнение и стимулирование мероприятий по поддержанию мобилизационной готовности средств и объектов транспорта и путей сообщения, а также мероприятий, осуществляемых в интересах национальной безопасности;
- обеспечение безопасности на транспорте
- осуществление международной деятельности, включая взносы в международные организации.

Около 80% всех осуществляемых расходов направляется на строительство (реконструкцию), ремонт (включая капитальный) и содержание объектов федеральной собственности.

Таким образом, расходуемые Министерством средства федерального бюджета в основном создают новые активы Российской Федерации и (или) поддерживают существующие на определенном уровне.

В 2009 г. в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2009 год и на плановый период 2010 и 2011 годов» общий объем исполняемых расходных обязательств составит 586,9 млрд. руб.

Расходы, не относящиеся к расходам программного и инвестиционного характера, в 2009 г. составят 78,6 млрд. руб. Далее приведены основные направления указанных расходов.

По разделу **01 «Общегосударственные вопросы»** учтены расходы, связанные с осуществлением международной деятельности, включая взносы в международные организации.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, Министерство в установленном порядке осуществляет руководство и организацию деятельности Представительства Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации и Представительства Российской Федерации при Международной морской организации, а также осуществляет функции компетентного органа при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации в области гражданской авиации, морского, речного, железнодорожного, автомобильного транспорта, геодезии и картографии.

Министерство осуществляет взносы в Международную морскую организацию (ИМО), Дунайскую комиссию, Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), Международное общество фотограмметрии и дистанционного зондирования (МОФДЗ), Международную федерацию геодезистов (МФГ), Международную картографическую ассоциацию (МКА), Ассоциацию

«Еврогеографика», Организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международную программу «КОСПАС-САРСАТ», Некоммерческий фонд «Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов» (ИКАО), Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ).

Членство Министерства в указанных организациях позволяет учитывать интересы Российской Федерации при принятии ими решений, а также использовать положительный международный опыт в области совершенствования деятельности транспортного комплекса, геодезии и картографии.

Вместе с тем, отсутствие членства Российской Федерации в международных организациях, объединяющих органы управления дорожным хозяйством, организации в сфере платных автомобильных дорог и других, существенно замедляет процесс гармонизации нормативной правовой и технической базы в области автомобильных дорог и безопасности движения в Российской Федерации и странах мирового сообщества, затрудняет привлечение зарубежных инвесторов к финансированию дорожного хозяйства в рамках государственно-частного партнерства, тормозит процесс реализации транзитного потенциала российской сети автомобильных дорог.

По разделу **04 «Расходы в сфере национальной экономики»** отражены ассигнования на содержание Министерства и находящихся в его ведении федеральной службы и федеральных агентств, на государственную поддержку обеспечения безопасности воздушного, железнодорожного, морского, речного и других видов транспорта, дорожного хозяйства.

Дорожное хозяйство

На управление дорожным хозяйством в 2009 г. запланировано направить 3,1 млрд. руб., что на 10,8%, больше, чем в 2008 г. Необходимость осуществления расходов на управление дорожным хозяйством вытекает из функции собственника федеральных автомобильных дорог.

Рост объемов финансирования на управление дорожным хозяйством обусловлен также необходимостью создания системы управления автомобильными дорогами, подлежащими передаче из собственности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в федеральную собственность, а также вновь создаваемыми маршрутами федерального значения, в соответствии с постановлением от 24 декабря 1991 г. № 61 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации» в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2006 г. № 209.

Предусмотрено также предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования, в том числе дорог в поселениях (за исключением автомобильных дорог федерального значения), в сумме 35,0 млрд. руб., из них 3,5 млрд. руб. на обеспечение автомобильными дорогами новых микрорайонов массовой малоэтажной и многоквартирной застройки.

Железнодорожный транспорт

На государственную поддержку железнодорожного транспорта в 2009 г. предусмотрены средства в объеме 157,0 млн. руб. для компенсации потерь доходов ОАО «РЖД» от выравнивания тарифов в сообщении Россия - Калининград. Указанные средства направляются на снижение стоимости проезда граждан в (из) Калининградскую область через территории стран Балтии и Республику Беларусь в плацкартных и купейных вагонах пассажирских поездов дальнего следования.

Кроме того, по подразделу «Транспорт» по железнодорожному транспорту на 2009 год предусмотрены средства в сумме 32,7 млрд. руб. на предоставление субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах).

Водный транспорт

Российская Федерация — одна из крупнейших морских и речных держав. Морской и речной транспорт занимают значительное место в экономике России. Выполняя морские перевозки товаров российской внешней торговли морской транспорт выступает в роли инструмента экономического и политического влияния России на международной арене. Морским и речным транспортом обеспечивается завоз грузов в районы Крайнего Севера.

На государственную поддержку водного транспорта в 2009 г. предусмотрены ассигнования в размере 13,9 млрд. руб., что на 14,2% больше утвержденного бюджета 2008 г.

Расходы федерального бюджета по водному транспорту связаны в первую очередь с выполнением функции государства по обеспечению безопасности транспортного процесса и включают:

расходы на содержание внутренних водных путей и судоходства в размере 12,0 млрд. руб., в том числе на текущий и капитальный ремонт судоходных гидротехнических сооружений (ГТС), на текущий ремонт технического флота, охрану гидротехнических сооружений.

Воздушный транспорт

В 2009 г. на государственную поддержку воздушного транспорта планируется направить 4,2 млрд. руб., в том числе:

1,7 млрд. руб. на государственную поддержку аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера, где авиация является единственным видом транспорта, в рамках реализации Концепции государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 2000 г.

№ 198. Государственная поддержка направляется на стабилизацию тарифов на услуги, оказываемые аэропортами, в том числе 1,5 млрд. руб. на возмещение убытков от основной деятельности федеральных казенных предприятий;

1,74 млрд. руб. на обеспечение доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из районов Крайнего Севера в европейскую часть страны;

0,8 млрд. руб. на государственную поддержку обновления парка воздушных судов в соответствии с постановлением от 26 июня 2002 г. № 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002-2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов».

На аэронавигационное обслуживание предусмотрено также:

0,9 млрд. руб. на содержание служб поисково- и аварийно спасательного обеспечения полетов;

0,1 млрд. руб. на предоставление субсидий на возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за аэронавигационное обслуживание;

24,6 млн. руб. на предоставление субсидий на функционирование координационного Центра Россия – НАТО.

По **разделу 07 «Образование»** в 2009 г. расходы на текущее содержание сети подведомственных учреждений образования в соответствии с Законом Российской Федерации от 10 июля 1992 г. № 3266-1 «Об образовании» и Федеральным законом от 22 августа 1996 г. № 125-ФЗ «О высшем и послевузовском профессиональном образовании» предполагаются в размере 14,4 млрд. руб.

Данная функция не рассматривается Министерством как непрофильная, а имеет специфические отраслевые особенности, связанные с обеспечением технологической безопасности в транспортном комплексе.

Профессиональное транспортное образование непосредственно связано с эксплуатацией источников повышенной опасности и является условием обеспечения безопасности транспортных систем в процессе их эксплуатации. Подготовка специалистов в образовательных учреждениях кроме требований государственных образовательных стандартов регулируется требованиями международных конвенций.

По **разделу 08 «Культура, кинематография и средства массовой информации»** в соответствии с Федеральным законом от 26 мая 1996 г. № 54-ФЗ «О музейном фонде Российской Федерации и музеях в Российской Федерации» предполагается направить на финансирование на финансирование в

2008 г. ФГУ «Музей морского флота» 1,5 млн. руб. и на финансирование Музея железнодорожного транспорта 10,7 млн. руб.

По разделу **09 «Здравоохранение и спорт»** в 2009 г. расходы на финансирование развития ведомственной медицины предполагаются в размере 0,66 млрд. руб.

В обеспечении безопасного функционирования воздушного транспорта значительную роль играет специальная профессиональная подготовка, а также состояние здоровья авиационного персонала, и в первую очередь летного состава.

В настоящее время в отрасли преобладает тенденция ускоренного «старения» летного состава гражданской авиации. По результатам исследования авиационной медицины у летного состава в возрасте 45 лет и старше преобладают заболевания, обусловленные функциональными нарушениями. По возрастному показателю летного состава гражданская авиация уже вступила в зону риска в отношении обеспечения безопасности полетов. В этой связи особую важность приобретают как количественный охват, так и повышение эффективности медицинского освидетельствования авиационного персонала врачебно-летными экспертными комиссиями гражданской авиации.

Кроме того, организации ведомственной медицины являются специализированными научными центрами, изучающими вопросы профессиональных заболеваний и их профилактики.

На содержание ФГУ «Лечебно-профилактический центр на водном транспорте» планируется направить на 2009 г. 0,03 млрд. руб. Дополнительно выделены средства на установку противопожарного оборудования и его обслуживание.

Расходы программного и инвестиционного характера в 2009 г. составят 508,4 млрд. руб. Далее приведены основные направления расходов инвестиционного характера.

Основные расходы инвестиционного характера осуществляются в рамках реализации федеральных целевых программ.

Дорожное хозяйство

Основными направлениями деятельности и расходования средств федерального бюджета на дорожное хозяйство являются мероприятия, связанные с обеспечением сохранности и поддержанием автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них (в первую очередь их содержание и ремонт, включая капитальный), а также строительством и реконструкцией участков новых автомобильных дорог федерального значения.

В 2009 г. объем расходов инвестиционного характера в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» составит 330,7 млрд. руб.

В рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России

(2002-2010 гг.)» оказывается государственная поддержка в виде субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, осуществляемые в рамках реализации Федеральной адресной инвестиционной программы

В 2009 г. предусмотрены также субсидии на развитие автомобильных дорог общего пользования в рамках ФЦП «Развитие Калининградской области на период до 2010 года», и ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы», ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», ФЦП «Юг России (2008 - 2012 годы)», ФЦП «Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008 - 2011 годы».

Железнодорожный транспорт

Расходы инвестиционного характера в 2009 г. будут осуществляться в рамках реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» в объеме 4,5,9 млрд. руб., ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 годы)» в объеме 4,2 млрд. руб., ФЦП «Глобальная навигационная система» в объеме 0, 06 млрд. руб., ФЦП «Развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

Предусмотрено также выделение 9,7 млрд. руб. на строительство метрополитенов в Российской Федерации, а также взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» в размере 16,9 млрд. руб.

Водный транспорт

Реконструкция объектов водных путей и каналов, а также строительство гидроузлов осуществляется в соответствии с требованиями Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений», постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 1997 г. № 1249 «О мерах по обеспечению устойчивого функционирования внутренних водных путей России» в рамках подпрограммы «Внутренние водные пути» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

В 2009 г. на эти цели планируется направить 5,5 млрд. руб., что на 12,8% больше чем в 2008 г.

В рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» за счет средств федерального бюджета осуществляется строительство, реконструкция инфраструктуры морских портов, находящихся в федеральной собственности, а также строительство ледокольного флота, лоцмейстерских судов. На эти цели в 2009 г. планируется направить 19,5 млрд. руб., что почти в два раза больше чем в 2008 г.

Кроме того, в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 годы)» на строительство и реконструкцию пунктов пропуска водного транспорта через государственную границу в 2009 г. предусматривается направить 0,3 млрд. руб.

По ФЦП «ГЛОНАСС» в 2009 г. планируется направить 1,0 млрд. руб. На не программные инвестиции планируется направить в 2009 г. 0,5 млрд. руб.

Предполагается также направить 0,019 млрд. руб. на реализацию ФЦП «Мировой океан», 0,2 млрд. руб. - на ФЦП «Развитие гражданской морской техники», 2,9 млрд. руб. - на ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

Воздушный транспорт

Подпрограммой «Гражданская авиация» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» предусматривается строительство (реконструкция) взлетно-посадочных полос и производственных объектов аэродромов, связанных с безопасностью полетов. Планируемый объем средств на эти цели в 2009 г. составит 23,6 млрд. руб.

Предусмотрено также строительство объектов для нужд отрасли в рамках Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы» (0,5 млрд. руб.), ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» (5,4 млрд. руб.), ФЦП «Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008-2011 годы» (0,3 млрд. руб.), а также бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства, не включенные в целевые программы (0,3 млрд. руб.).

Росаэронавигации в рамках ФЦП «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007-2010 годы)» предусмотрено 0,99 млрд. руб., в рамках ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)» - 2,4 млрд. руб., а также бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства, не включенные в целевые программы – 1,4 млрд. руб.

Кроме того, Министерству в 2009 г. предусмотрены средства в размере 1,8 млрд. руб. на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг России» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

Подпрограммой предусматривается подготовка и реализация инфраструктурных проектов в области транспорта на принципах государственно-частного партнерства.

Предусматривается также выделение 0,47 млрд. руб. на реализацию ФЦП «Жилище».

Подробная информация об исполняемых расходных обязательствах Министерства приведена в *Приложении 2* к Докладу по форме, установленной для составления реестров расходных обязательств субъектов бюджетного планирования.

Федеральное дорожное агентство осуществляет функции по начислению, контролю за начислением и уплатой платежей в федеральный бюджет в части доходов, полученных от эксплуатации и использования имущества федеральных автомобильных дорог.

Планируется, что к 2011 г. сумма поступлений в федеральный бюджет от эксплуатации и использования имущества федеральных автомобильных дорог увеличится до 240,9 млн. руб. В 2008 г. соответствующие поступления запланированы в размере 212,3 млн. руб., в 2009 г. – в размере 218,6 млн. руб.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта осуществляет функции по администрированию доходов, поступающих в доход федерального бюджета, в части следующих поступлений: государственная пошлина за государственную регистрацию морских судов, судов внутреннего плавания, судов смешанного (река-море) плавания, воздушных судов, за выдачу свидетельств о праве собственности на судно, о праве плавания и другие юридически значимые действия, а также денежные взыскания (штрафы) за нарушение законодательства о государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок.

На 2008 г. предусмотрено поступление доходов в федеральный бюджет по видам платежей, администрируемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, в сумме 83,9 млн. руб. В 2009 г. объем поступлений доходов в федеральный бюджет запланирован в объеме 81,3 млн. руб.

Федеральная аэронавигационная служба осуществляет функции по администрированию доходов, поступающих в доход федерального бюджета. В части прочих государственных пошлин за государственную регистрацию, а также за совершение прочих юридических действий. В 2008 г. запланировано поступление доходов в федеральный бюджет в размере 163 млн. руб., в 2009 г. – 80 млн. руб.

Общая оценка платежей в федеральный бюджет в 2008-2011 гг., администрируемых Федеральным дорожным агентством, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, Федеральной аэронавигационной службой приведена в *Приложении 3* к Докладу.

Раздел 3. Бюджетные целевые программы и непрограммная деятельность

Достижение стратегических целей Министерства и решение тактических задач практически полностью осуществляется в рамках программной деятельности –

реализации Федеральных целевых программ (и подпрограмм), ведомственных целевых программ и ведомственных целевых программ, выделенных в аналитических целях.

Основой для разработки и реализации ведомственных программ является необходимость реализации мероприятий, направленных на оказание государственных услуг внешним потребителям для решения тактической задачи и достижения соответствующего конечного общественно значимого результата. Для аналитических ведомственных целевых программ была осуществлена группировка расходов, направленных на решение конкретной тактической задачи, а также сформирован перечень соответствующих мероприятий, осуществление которых должно обеспечить решение соответствующей тактической задачи.

Все программы отвечают приоритетам государственной политики, полномочиям и сферам ответственности Министерства, поддаются количественной оценке ожидаемых результатов, включают систему показателей для оценки результатов реализации программ и отвечают требованиям адекватности отражения происходящих социально-экономических изменений, объективности, достоверности, прозрачности, экономичности, сопоставимости, полноты.

Краткие характеристики всех действующих и планируемых бюджетных целевых программ Министерства приведены в *Приложении 4*, при этом для каждой стратегической цели, тактической задачи и соответствующих им бюджетных целевых программ приведены значения основных показателей, характеризующих результаты деятельности субъекта бюджетного планирования.

Основные реализуемые целевые программы

Подпрограммы Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»:

- Автомобильные дороги;
- Внутренние водные пути;
- Морской транспорт;
- Гражданская авиация;
- Железнодорожный транспорт;
- Развитие экспорта транспортных услуг (2006–2010 годы)

Подпрограммы Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»:

- Автомобильные дороги;
- Внутренний водный транспорт;
- Морской транспорт;
- Гражданская авиация;
- Железнодорожный транспорт;
- Развитие экспорта транспортных услуг

Федеральная целевая программа «Глобальная навигационная система на период 2000–2011 годы».

Федеральная целевая программа "Социально - экономическое развитие Чеченской Республики на 2008 - 2011 годы».

Федеральная целевая программа «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 годы)».

Федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы)».

Федеральная целевая программа «Развитие Калининградской области на период до 2010 года».

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

Федеральная целевая программа «Юг России».

Федеральная целевая программа «Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2008 год и на период до 2015 года».

Федеральная целевая программа «Жилище».

Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы.

Федеральная целевая программа «Мировой океан».

Федеральная целевая программа «Пожарная безопасность Российской Федерации на период до 2012 года».

Федеральная целевая программа «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)»

Ведомственные целевые программы:

- Топографо-геодезическое обеспечение Российской Федерации на 2007-2009 годы, утверждена приказом Минтранса России от 13 августа 2007 г. № 120 (исключена с 2009 г.)

Ведомственные целевые программы, выделенные в аналитических целях:

- Строительство и реконструкция объектов гражданской авиации в рамках непрограммной части ФАИП;
- Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений;
- Строительство и реконструкция объектов водного транспорта в рамках непрограммной части ФАИП;
- Предоставление субсидий ОАО «РЖД» для строительства объектов железнодорожного транспорта в г. Сочи;
- Содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, в соответствии с нормативами денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения;
- Содействие повышению доступности услуг воздушного транспорта населению Крайнего Севера;

- Содействие созданию условий для осуществления перевозок пассажиров в Калининградскую область и обратно;
- Ликвидация перекрестного субсидирования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в дальнем следовании;
- Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования в субъектах Российской Федерации в рамках непрограммной части ФАИП (субсидии);
- Строительство и модернизация автомобильных дорог общего пользования (за исключением автомобильных дорог федерального значения), в том числе дорог в поселениях (субсидии)
- Строительство метрополитенов в рамках программы развития метрополитенов и других видов скоростного внеуличного транспорта в Российской Федерации до 2015 года;
- Содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, в соответствии с нормативами денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения;
- Осуществление контроля и надзора в сфере транспорта;
- Осуществление контроля и надзора в сфере использования воздушного пространства Российской Федерации;
- Организация навигационного, гидрографического обеспечения безопасности мореплавания и систем связи при бедствиях;
- Поисковое и аварийно спасательное обеспечение полетов воздушных судов гражданской авиации
- Обеспечение технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте;
- Удовлетворение потребности транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы (по железнодорожному транспорту, воздушному транспорту, морскому и речному транспорту);
- Повышение уровня медицинского обслуживания работников транспорта;
- Антитеррористическая защищенность метрополитенов;
- Обновление парка автоколонн войскового типа;
- Обеспечение взаимодействия между Российской Федерацией и организацией Североатлантического договора (НАТО).
- Государственная поддержка обновления парка воздушных судов.

Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике (цель № 1), планируется достичь путем реализации подпрограмм «Автомобильные дороги», «Гражданская авиация», «Внутренний водный транспорт», «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Модернизация транспортной

системы России (2002–2010 годы)», с 2010 г. - ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», строительства и реконструкции объектов воздушного транспорта в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы» и ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», подпрограммы «Внедрение и использование спутниковых навигационных систем в интересах транспорта» ФЦП «Глобальная навигационная система», а также аналитических ведомственных целевых программ «Строительство и реконструкция объектов гражданской авиации в рамках непрограммной части ФАИП», «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений», «Строительство и реконструкция объектов водного транспорта в рамках непрограммной части ФАИП», «Содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, в соответствии с нормативами денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения».

Достижение цели № 2, связанной с повышением доступности услуг транспортного комплекса для населения, будет осуществлено путем реализации аналитических ведомственных целевых программ, направленных на содействие созданию условий для обеспечения доступности услуг воздушного, железнодорожного транспорта и метрополитенов, подпрограммы «Автомобильные дороги», ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», с 2010 г. – путем реализации подпрограмм «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Гражданская авиация», «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», Федеральных целевых программ «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы», «Развитие Калининградской области на период до 2010 года», строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и ФЦП «Юг России (2008-2012 годы), а также ФЦП "Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008 - 2011 годы" .

Кроме того, планируется предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования в рамках непрограммной части Федеральной адресной инвестиционной программы, а также предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования, в том числе дорог в поселениях (за исключением автомобильных дорог федерального значения),

Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализацию транзитного потенциала страны (цель № 3) планируется обеспечить посредством выполнения подпрограммы «Автомобильные дороги» в части международных транспортных коридоров, с 2010 г. - посредством выполнения

подпрограммы «Морской транспорт» в части развития объектов инфраструктуры морских портов и обновления парка морских обслуживающих судов», а также подпрограммы «Гражданская авиация» в части строительства и реконструкции узловых аэропортов, подпрограммы «Внутренний водный транспорт» в части строительства специализированных портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов, программы по строительству и реконструкции объектов водного транспорта в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг», а также Аналитической ведомственной программы «Содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, в соответствии с нормативами денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения».

На достижение цели № 4, связанной с повышением комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, направлены такие ведомственные программы, как «Осуществление контроля и надзора в сфере транспорта», «Осуществление контроля и надзора в сфере использования воздушного пространства Российской Федерации», «Организация навигационного, гидрографического обеспечения безопасности мореплавания и систем связи при бедствиях», «Поисковое и аварийно спасательное обеспечение полетов воздушных судов гражданской авиации», «Обеспечение технической оснащённости аварийно-спасательных служб на водном транспорте», «Удовлетворение потребностей отрасли в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы», «Повышение уровня медицинского обслуживания работников транспорта», «Обновление парка автоколонн войскового типа», «Антитеррористическая защищённость метрополитенов», «Обеспечение антитеррористической защищённости объектов воздушного транспорта» (в рамках подпрограммы «Гражданская авиация»), ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», а также подпрограммы по созданию пунктов пропуска через государственную границу в морских, речных портах и на железнодорожном транспорте в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 годы)».

В целях достижения данной цели с 2010 г. планируется также реализация подпрограмм «Гражданская авиация» в части обеспечения охраны аэропортов, развития материальной базы учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации, приобретения патрульных вертолетов, «Железнодорожный транспорт» в части развития материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта, «Морской транспорт» в части строительства и реконструкции систем управления движением судов объектов Глобальной системы связи при бедствиях, строительства судов обеспечивающего флота, развития материальной базы учебных заведений, обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского

транспорта, повышения технической оснащенности Государственного морского надзора,

В рамках достижения цели, связанной с улучшением инвестиционного климата и развитием рыночных отношений на транспорте, планируется реализация программ, связанных с государственной поддержкой обновления парка воздушных судов, реализация проектов на основе государственно-частного партнерства (с использованием средств Инвестиционного фонда Российской Федерации), а также создание законодательной базы, отвечающей требованиям рыночной экономики.

Практически весь бюджет Министерства как субъекта бюджетного планирования распределен по аналитическим ведомственным целевым программам и федеральным целевым программам.

В **непрограммную деятельность** включены расходы, связанные с содержанием центрального аппарата и территориальных органов, расходы, связанные с осуществлением международной деятельности, в том числе взносы в международные организации, содержание представительств Министерства за рубежом, а также реализация ФЦП «Жилище», непрограммные НИОКР и др.

Раздел 4. Распределение расходов по целям, задачам и программам

Распределение расходов по целям и задачам Министерства как субъекта бюджетного планирования обусловлено приоритетными мероприятиями и целевыми показателями, которые установлены в Стратегии развития транспорта до 2010 года, в Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Общие расходы на достижение стратегических целей Министерства как субъекта бюджетного планирования на 2009 год составят 586,9 млрд. руб., в том числе расходы на реализацию целевых программ – 580,7 млрд. руб., или 98,9 % от общего объема расходов, непрограммные расходы запланированы в сумме 6,3 млрд. руб. (1,1 %).

С учетом общего объема расходов Министерства как субъекта бюджетного планирования на 2009-2011 годы, для достижения поставленных стратегических целей и целевых показателей и решения тактических задач (см. раздел 1 Доклада) в плановом периоде предполагается распределить эти средства следующим образом.

Снятие ограничений экономического развития России со стороны транспортного комплекса предусматривает решение ряда задач и улучшение показателей, отражающих состояние и пропускную способность транспортной инфраструктуры по видам транспорта. Соответственно, основная часть расходов, – это текущие расходы на поддержание транспортной инфраструктуры, а также расходы по развитию инфраструктуры, объемы которых определяются по видам транспорта на основе суммирования расходов по утвержденному перечню проектов, отобранных

по результатам оценки их эффективности. Соответствующие расходы распределены по трем целям – развитие международных транспортных коридоров (цель 3), развитие внутренней опорной сети федерального значения (цель 1) и развитие автомобильных дорог регионального и местного значения (цель 2).

Значительная протяженность дорожной сети, необходимость проведения текущих работ по ее содержанию и ремонту, а также мероприятий по реконструкции и строительству автомобильных дорог определяют приоритетное место этих мероприятий в структуре расходов в стратегической цели 1 «Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике», а также в стратегических целях 2 «Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения» в части строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального и местного значения и цели 3 «Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны» в части развития международных транспортных коридоров.

Одним из основных условий функционирования транспортного комплекса является обеспечение его устойчивости и безопасности. Соответствующие задачи предусмотрены Министерством в цели 4 «Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы» и включают в себя мероприятия по обеспечению деятельности спасательных служб, повышению уровня технической оснащённости трасс Мирового океана, образованию и медицинскому обслуживанию персонала, снижению количества дорожно-транспортных происшествий, оснащению объектов транспорта соответствующим оборудованием, обеспечивающим антитеррористическую защищённость и др.

В дополнение к перечисленным направлениям расходов Министерством

- в рамках цели 2 «Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения» реализуются соответствующие мероприятия, в том числе стимулирование перевозок в районах Крайнего Севера и Калининградской области, а также восстановление транспортной инфраструктуры Чеченской Республики. Также осуществляется государственная поддержка развития метрополитенов в городах Российской Федерации
- в рамках цели 5 «Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте» реализуются мероприятия по созданию благоприятной инвестиционной среды, повышению инвестиционной привлекательности транспортных проектов

Перечисленные приоритеты расходования средств определены в соответствии с оценкой эффективности реализации отдельных программ с учетом действующих законодательных и нормативных правовых актов.

Общими принципами распределения расходов по целям и задачам было обеспечение и повышение эффективности предоставления государственных услуг в транспортном комплексе, а также максимальный вклад в достижение стратегических целей страны, на которые оказывает прямое или косвенное влияние деятельность Министерства (см. Раздел 1 Доклада).

Выполнение стратегических целей и тактических задач определяет структуру расходов Министерства как субъекта бюджетного планирования по целям и задачам. Все пять стратегических целей Министерства находятся в сфере компетенции Министерства и подведомственных ему федеральных службы и агентств. Итоговое распределение расходов по целям учитывает, что все цели связаны между собой, так как каждая из них направлена на развитие конкретных направлений и решение конкретных задач транспортного комплекса.

Так, например, попытка достижения цели **повышения конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны** за счет перераспределения ресурсов с цели **повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы** не приведет к желаемым результатам, так как невозможно повысить конкурентоспособность транспортной системы без повышения ее безопасности. Кроме того, снижение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы негативно скажется на **инвестиционном климате и развитии рыночных отношений в транспортном комплексе, доступности услуг транспортного комплекса для населения и, как следствие, на развитии транспортной инфраструктуры.**

Цель улучшения инвестиционного климата и развития рыночных отношений в транспортном комплексе направлена на достижение всех других целей.

Данные ограничения учитывались при распределении расходов по целям и задачам.

Распределение расходов по целям, задачам и программам в 2009-2011 годах приведено в приложении 5 к Докладу.

Распределение расходов по целям в 2009 г. приведено в *таблице 2* к Докладу.

На реализацию **Цели 1 «Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике»**, в 2009 г. предполагается направить 155,1 млрд. руб., или 26,7 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств, в том числе 124,2 млрд. руб. на реализацию федеральных целевых программ.

Из федеральных целевых программ по Цели 1 наибольший объем средств приходится на реализацию подпрограммы «Автомобильные дороги» в размере 31,7 млрд. руб., подпрограммы «Гражданская авиация» в размере 60,2 млрд. руб., подпрограммы «Повышение надежности опорной сети внутренних водных путей и обеспечение их безопасной эксплуатации, как часть подпрограммы «Внутренние водные пути» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» 5,5 млрд. руб., аналитической ведомственной целевой программы «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений» 13,5 млрд. руб. (*таблица 3*)

На реализацию **Цели 2 «Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения»** в 2009 г. предполагается направить 179,9 млрд. руб.,

или 31,0 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств. основной объем расходов – 78,2 млрд. руб., приходится на реализацию подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» в части строительства и реконструкции территориальных и муниципальных автомобильных дорог, предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования, в том числе дорог в поселениях, в размере 35 млрд. руб., а также на строительство метрополитенов в Российской Федерации в размере 9,7 млрд. руб. (таблица 4)

На реализацию **Цели 3 «Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны»** в 2009 г. предполагается направить 213,9 млрд. руб., или 36,8 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств. В основном расходы предполагается направить на реализацию следующих подпрограмм ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»: «Автомобильные дороги» - 192,3 млрд. руб., «Морской транспорт» - 16,2 млрд. руб., «Развитие экспорта транспортных услуг России (2006-2010 годы)» - 2,5 млрд. руб.

На эти же цели предполагается направить средства Инвестиционного фонда Российской Федерации после их выделения на реализацию инвестиционных проектов создания платных автомобильных дорог (таблица 5).

Цель 4 «Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы» в 2009 г. будет реализована за счет освоения 31,0 млрд. руб., или 5,3 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств.

Расходы в рамках достижения этой цели предполагается направить на реализацию мероприятий по повышению безопасности движения, в рамках ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», на реализацию подпрограммы «Морской транспорт» в части строительства специализированного спасательного морского флота и приобретения спецоборудования.

Остальной объем предусмотренных бюджетных средств будет направлен на реализацию аналитических ведомственных программ, в том числе на программу «Осуществление контроля и надзора в сфере транспорта» - 4,5 млрд. руб., ведомственные программы по подготовке квалифицированных кадров для организаций транспортного комплекса – 14,6 млрд. руб., «Обеспечение технической оснащённости аварийно-спасательных служб на водном транспорте» - 3,1 млрд. руб., «Обновление парка автоколонн войскового типа» и др., а также ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения» - 3,8 млрд. руб. (таблица 6).

Реализация данной цели позволит создать необходимые условия для достижения соответствующего уровня технической безопасности транспортной

деятельности как составной части общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

На достижение **Цели 5 «Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте»** в 2009 г. предполагается направить 0,78 млрд. руб., или 0,1 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств.

Эти средства предполагается расходовать в рамках ведомственных программ, направленных на государственную поддержку обновления парка воздушных судов (*таблица 7*).

Раздел 5. Результативность бюджетных расходов

Осуществленные Министерством в отчетном периоде расходы были в значительной степени направлены на поддержание существующего состояния транспортной инфраструктуры, строительство, реконструкцию и ремонт приоритетных объектов, являющихся «узкими местами» в транспортной инфраструктуре.

С учетом необходимости совершенствования системы планирования и повышения результативности расходов Министерства как субъекта бюджетного планирования соответствующим образом были скорректированы плановые показатели по тем задачам и программам, где произошло увеличение расходов.

В 2007 г. продолжилось увеличение доли программных расходов Министерства, которая по итогам года составила 99,1 %. По Министерству как субъекту бюджетного планирования более 2/3 от общего числа показателей продемонстрировали динамику в сторону улучшения (или сохранения на том же уровне). Для ряда задач удалось улучшить динамику показателей при сохранении расходов на прежнем уровне или даже при их снижении в реальном выражении, по отдельным задачам динамика показателей была довольно инертной: износ транспортной инфраструктуры и увеличение интенсивности грузо- и пассажиропотоков не позволили существенно улучшить установленные показатели. В ряде случаев возможности улучшения ряда показателей деятельности Минтранса России сдерживались финансовым ограничением.

Более подробно оценка результативности расходов Минтранса России приведена ниже, при оценке результативности использовались фактические данные о расходах и значениях показателей за 2007 г. В целом можно отметить, что реализованные мероприятия соответствовали установленным целям и поставленным задачам, расходы в целом соответствовали запланированным значениям с незначительными отклонениями.

Результативность достижения отдельных стратегических целей и решения тактических задач Минтранса России можно охарактеризовать следующим образом.

По цели № 1 Министерства в рамках реализации задачи № 1 «Увеличить протяженность федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям» доля протяженности федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности сети федеральных автомобильных дорог составила в 2006 г. 37,5 % общей протяженности, в 2007 г. программой было предусмотрено сохранить данный показатель на уровне 37,5 %, однако, увеличение объемов финансирования дорожно-эксплуатационных работ, совершенствование методов планирования и применение маршрутного ремонта, позволило повысить величину данного показателя до 37,8 %. В 2009 г. планируется достичь значения данного показателя 39,4 %».

Доля протяженности федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности федеральных автомобильных дорог составила в 2006 г. - 28,8 %. В 2009 г. Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» предусмотрено небольшое улучшение данного показателя до 26,4 % за счет завершения ряда крупных объектов строительства, в том числе Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга, строительства обхода г. Сочи на автомобильной дороге М-27 Дзубга – Сочи, подмосковного участка дороги М-8 «Холмогоры» и т.д. В 2007 г. ввод в эксплуатацию транспортной развязки с подъездом к г. Королеву на федеральной дороге М-8 «Холмогоры», досрочный на год раньше срока ввод в эксплуатацию участка от автомобильной дороги «Россия» до автомобильной дороги «Нарва» на строительстве II очереди кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга, ряд других мероприятий позволили улучшить данный показатель до – 27,3 %.

В рамках реализации задачи 1.2. «Довести техническую оснащенность объектов наземной инфраструктуры в приоритетных аэропортах до нормативного уровня» В 2008-2009 гг. планируется дальнейшее увеличение доли объектов наземной инфраструктуры в приоритетных аэропортах, соответствующих нормативным требованиям по технической оснащенности до 75,6 % в 2008 г., к 2009 г. - до 100 %. Произойдет также и увеличение доли объектов наземной инфраструктуры в приоритетных аэропортах, имеющих светосигнальное оборудование, соответствующее нормативным требованиям до 86,6 % в 2008 г., к 2009 г. до 100%.

С 2010 г. вводятся новые показатели реализации тактической задачи 1.2 в связи с корректировкой ее содержания, а именно, данная задача будет направлена на обеспечение развития сети внутрироссийских узловых аэропортов.

В динамике показателей состояния инфраструктуры внутренних водных путей в соответствии с плановыми значениями существенных изменений не произошло. Расходы были направлены в основном на поддержание инфраструктуры в существующем состоянии. В 2008 г. финансирование по цели 1 в рамках реализации мероприятий подпрограммы «Внутренние водные пути» ФЦП «Модернизация транспортной системы России» увеличено в 1,8 раза и значение показателя «Уровень технического состояния судоходных сооружений» на 2008 г. и 2009 г. улучшается по сравнению с 2007 г. с 3,62 до 3,57 (целевое значение 3,0).

По задаче 1.3. «Повысить надежность и качественные характеристики внутренних водных путей» расходы увеличены с 14,1 млрд. руб. в 2008 г. до 19,5 млрд. руб. в 2009 г.. Повышение расходов произведено в связи с необходимостью развития речных перевозок как существенного фактора сокращения издержек в экономике в соответствии с посланием Президента России Федеральному собранию Российской Федерации 26 апреля 2007 г., Бюджетного Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации о бюджетной политике в 2009-2011 годах. Дополнительно необходимость увеличения расходов обусловлена ослаблением его позиции в транспортной системе России из-за длительного периода недофинансирования, ухудшения состояния внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, снижения отраслевого инвестиционного потенциала. Этому вопросу уделено серьезное внимание в Транспортной стратегии России до 2030 года.

С учетом того, что большинство из действующих на внутренних водных путях России гидротехнических сооружений введены в эксплуатацию 50-70 и более лет назад, 25% сооружений имеют нормальный уровень безопасности, 58% - пониженный, 13,5% - неудовлетворительный и 3,5% - опасный, проводимые мероприятия потребовали увеличения расходов для повышения безопасности эксплуатации СГТС и снижения вероятности аварий и прекращения судоходства. Соответственно, реализация мероприятий при некотором увеличении расходов не предполагала существенного улучшения показателей.

Фактическое значение показателя в 2007 г. «Доля эксплуатируемых внутренних водных путей (ВВП) с освещаемой и отражательной обстановкой от общей протяженности ВВП по перечню, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.12.2002 № 1800-р» по программе 1.3.2. «Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений» достигло 110,3% от планового в связи с выделением дополнительного финансирования из федерального бюджета. На последующие годы этот показатель также откорректирован в соответствии с достигнутым уровнем.

В 2008 г. обеспечено содержание внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов общей протяженностью 48,1 тыс. км, при этом доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей составит в 2008 году 35,4%.

Путевые работы и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов осуществлялось на основании планов путевых работ, разработанных государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства и ФГУП «Канал имени Москвы».

В 2008 г. введена в эксплуатацию вторая нитка шлюза Кочетовского гидроузла, в результате один из трех лимитирующих участков внутренних водных путей был ликвидирован.

Реализации подпрограммы «Внедрение и использование спутниковых навигационных систем в интересах транспорта» ФЦП «Глобальная навигационная система на период 2002-2011 годы» характеризуется устанавливаемыми на

морском побережье и на внутренних водных путях контрольно-корректирующими станциями (ККС) глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) ГЛОНАСС/GPS.

По линии Росморречфлота до 2009 г. планируется внедрение 29 из необходимых 48 контрольно-корректирующих станций. Целевое значение показателя определено ФЦП «ГЛОНАСС».

Динамика показателей достижения **второй цели** Министерства в отчетном периоде складывалась следующим образом.

Количество пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом в 2009-2011 гг. ожидается на уровне 500-520 тыс. чел. в год.

В 2008 г. в рамках реализации задачи 2.1. «Обеспечить рост перевозок пассажиров на социально-значимых маршрутах, в том числе в районах Крайнего Севера и Калининградской области» государственная поддержка воздушного транспорта осуществлялась в виде субсидий предприятиям воздушного транспорта, расположенным в районах Крайнего Севера, что позволило удержать обеспеченность авиатранспортных связей Крайнего Севера с другими регионами страны на достигнутом уровне, а также по возможности восстановить утраченные ранее связи. Являясь единственным видом транспортной связи для многих регионов Крайнего Севера, воздушный транспорт, функционируя в этих условиях, позволяет осуществлять решение многих социально-экономических задач государства, способствует снижению социальной напряженности, повышению эффективности хозяйственной деятельности в этих регионах.

В 2009-2011 гг. предполагается соотношение темпов роста аэропортовых сборов в аэропортах районов Крайнего Севера и темпов роста потребительских цен на уровне 1,2, что выше уровня 2005-2006 гг., когда этот показатель составлял 1,0 и 1,1 соответственно.

В целом расходы по задаче 2.1 «Обеспечить рост перевозок пассажиров на социально-значимых маршрутах, в том числе в районах Крайнего Севера и Калининградской области» составят в 2009 г. в объеме 33,0 млрд. руб., из которых 32,7 млрд. руб. – это расходы на ликвидацию перекрестного субсидирования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в дальнем следовании.

По задаче 2.2. «Создать условия для формирования единой дорожной сети с ее круглогодичной доступностью для населения» расходы на 2009-2011 гг. приняты с учетом финансирования по федеральным целевым программам «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года», «Юг России (2008 - 2012 годы)», «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007-2015 годы».

Реализация данной задачи с указанными объемами финансирования будет сопровождаться повышением показателя «Прирост количества населенных пунктов, обеспеченных подъездами с твердым покрытием, по сравнению с 2002 годом нарастающим итогом» с 630 единиц в 2006 году до 1610 единиц в 2009 году.

Решение задачи 2.2 характеризуется также увеличением протяженности автодорог регионального значения, построенных и реконструированных за

отчетный период. Объемы строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения, осуществляемого с софинансированием из федерального бюджета в 2011 г. намечено довести до 1952 км.

В рамках настоящей задачи также реализуется программа завершения строительства внеклассных мостов, начатая в 2005 г. За период 2005-2008 гг. в рамках данной программы введены в эксплуатацию 17 сооружений, их очередей и пусковых комплексов. В частности, в 2007 г. введены в эксплуатацию 5 внеклассных мостов, в том числе через р. Вятку в Кировской области длиной 1227,0 пог. м., через р. Ока (1-я очередь) г. Калуга длиной 1225,7 пог. м, через р. Селенга в Республике Бурятия длиной 773,5 пог. м, через р. Кигач в Астраханской области длиной 182,9 пог. м., через р. Ангара в г. Иркутске (1-й пусковой комплекс) длиной 1615,0 пог. м. В 2008 году введены в эксплуатацию мосты через р. Обь у г. Новосибирска длиной 2478 пог. м. на автомобильной дороге Омск – Новосибирск, Урал длиной 926 пог. м. на обходе г. Орска в Оренбургской области, Енисей длиной 1477 пог. м. на обходе г. Красноярска, Оку в г. Калуге (2-я очередь) длиной 655 пог. м., Каму у Перми (2-ая очередь) длиной 1917 пог. м..

В период 2009-2010 годов предусмотрено завершить строительство внеклассных мостов через реки Волгу у г. Ульяновска, Волгограда и Саратова (2-ая очередь), Ангара у г. Иркутске, Прямая и Кривая Болда в г. Астрахани, Оку в г. Муроме, Старая и Новая Преголя в Калининграде.

По **третьей цели** Министерства доля протяженности входящих в систему международных транспортных коридоров автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, должна вырасти с 37,6% в 2006 г. до 39,5 % в 2009 г. В 2009 г. Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» предусмотрено небольшое улучшение данного показателя до 26,4 % за счет завершения ряда крупных объектов строительства.

В период 2010-2011 гг. в связи с опережающим ростом интенсивности движения на автомобильных дорогах и концентрацией предусмотренных Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» ресурсов федерального бюджета на развитии автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров, и Московского транспортного узла величина показателя «Доля протяженности входящих в состав международных транспортных коридоров федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности указанных федеральных автомобильных дорог» повысится в 2011 г. до 31,96 %.

В целях достижения показателей в рамках данной задачи в 2007 – 2008 годах:

введены в эксплуатацию в полном объеме первая очередь Кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга и участки второй очереди КАД;

завершено в основном строительство автодороги Чита – Хабаровск по первой стадии и активизировано строительство второй стадии с капитальным типом покрытия проезжей части;

на автомагистрали М-8 «Холмогоры» в Московской области в 2007 году открыто движение по транспортной развязке у г. Королев, а в 2008 году введена в эксплуатацию транспортная развязка в г. Мытищи;

завершена ликвидация грунтовых разрывов на федеральной дороге «Колыма» в Республике Саха (Якутия);

введены в эксплуатацию обход г.г. Новосибирска и Красноярска на автомобильной дороге М-51, 53 «Байкал»;

в 2008 г. введен в эксплуатацию участок обхода г. Сочи, включающий два тоннеля длиной 540 м, семь мостов, эстакады и путепровод общей протяженностью 873 м. В 2009 г. с вводом в эксплуатацию участка с тоннелем длиной 520 м и искусственными сооружениями общей длиной 1424 м будет завершено строительство первой и второй очередей обхода г. Сочи.

Объем перевалки грузов в российских портах увеличился с 421 млн. т в 2006 г. до 451 млн. т в 2007 г. К 2010 г. ожидается дальнейшее увеличение данного показателя до 510 млн. т.

Некоторое снижение показателя «Доля грузов, перерабатываемых в российских торговых портах в общем объеме грузов, перерабатываемых в портах России и сопредельных государств» связано с увеличением доли переработки грузов в портах Балтии и Украины.

При этом расходы по соответствующей задаче предполагаются в 2009 г. в размере 14,1 млрд. руб., что в 1,6 раза больше чем в 2008 г.

Высокие темпы роста потребности в морских перевозках грузов, крайне необходимых для интенсивного развития российской экономики обуславливают необходимость ускорение развития морского транспорта в рамках единой транспортной системы России.

Мероприятия программы направлены на увеличение пропускной способности морских портов, повышение надежности гидротехнических сооружений путем строительства новых и реконструкции действующих перегрузочных комплексов. Объем бюджетного финансирования, предусмотренный на эти мероприятия на 2009 г. по сравнению с 2008 г. увеличен на 60%.

В настоящее время реализуются проекты по строительству железнодорожного паромного комплекса в бассейне № 4 г. Балтийска, Калининградская область, полному развитию Автомобильно-железнодорожного паромного комплекса в морском торговом порту Усть-Луга, которые будут способствовать установлению устойчивого паромного сообщения между Калининградской и Ленинградской областями России.

Расходы на увеличение парка морских обслуживающих судов включают в себя расходы на строительство двух дизель-электрических ледоколов для Финского залива, ввод которых планируется в 2008 г.

В 2009-2015 гг. будет осуществлено проектирование и строительство 2-х ледоколов, ввод в эксплуатацию которых планируется в 2015 г., расходы в 2009 г. составят 2,1 млрд. руб.

Достижение **четвертой цели** Министерства можно охарактеризовать следующей динамикой показателей.

По задаче 4.1. «Сократить количество нарушений требований, установленных нормативными правовыми, нормативными техническими и другими актами в сфере дорожного хозяйства, эксплуатации транспортных средств и других механизмов» запланировано увеличение расходов на 2009 г. с 3,4 до 4,5 млрд. руб. в связи с увеличением количества субъектов регулирования.

Расходы по задаче 4.2. «Повысить уровень технической оснащенности трасс Мирового океана в зоне ответственности Росморречфлота и обеспечить поддержание на современном уровне всей информации, необходимой для безопасности мореплавания» составят в 2009 г. 0,15 млрд. руб.

По задаче 4.3. «Обеспечить деятельность специализированных аварийно-спасательных служб на водном транспорте на уровне, на уровне, соответствующем международным и национальным требованиям» по программе 4.3.2. «Обеспечение технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте» финансирование в 2009 г. по сравнению с 2007 г. увеличено на 2,8 млрд. руб. в связи с началом разработки проектной документации на строительство аварийно-спасательных судов.

С 2009 г. предусматривается значительный рост инвестиций на строительство рейдовых водолазных катеров, буксиров-спасателей, а также приобретение спасательного оборудования, что позволит улучшить динамику соответствующего показателя. С 2009 г. этот показатель планируется улучшить на 1%.

Текущие расходы по этой программе выделяются на несение аварийно-спасательной и ЛРН (ликвидация разливов нефти) готовности.

По задаче 4.4. «Удовлетворить потребность транспортного комплекса в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивой транспортной системы» расходы в 2009 г. составят 14,6 млрд. руб.

Проведение мероприятий, связанных с созданием пунктов пропуска на железнодорожном транспорте, в рамках ФЦП "Государственная граница Российской Федерации (2003-2010 годы)", снизит транспортные издержки и сократит потери времени пассажирами на проведение таможенных и пограничных операций, значительно повысит конкурентоспособность отечественных перевозчиков и вообще конкурентоспособность российских товаров, полнее использовать транзитный потенциал нашей страны. Для обеспечения транспортных связей Калининградской области с основной территорией страны и развития внешнеторговых перевозок намечается продолжить строительство новой пограничной станции Чернышевское и перенести сюда пограничный и таможенный контроль со станций Черняховск и Нестеров. Предполагается также осуществить работы по развитию пограничных станций Ивангород, Наушки и других. Для обеспечения внешнеторговых перевозок предполагается модернизировать железнодорожный переход через границу с Монголией на станции Наушки Восточно-Сибирской железной дороги.

В связи с утверждением ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» в рамках этой цели будут осуществляться мероприятия по обеспечению надежности и безопасности функционирования морского транспорта,

В том числе планируется осуществить строительство объектов СУДС, ГМССБ, строительство аварийно-спасательного и гидрографического флота, осуществить мероприятия по транспортной безопасности.

Мероприятия по обеспечению надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях также будут осуществляться с 2010 г. по цели 4. В рамках этой программы планируется комплексная реконструкция гидротехнических сооружений и водных путей, строительство обслуживающего флота, мероприятия по транспортной безопасности.

Показатели достижения **пятой цели** имеют следующую динамику. В 2009 г. на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства планируется выделить - 778,3 млн. руб., в 2010 г. – 852,4 млн. руб., в 2011 г. – 852,4 млн. руб.

Поставки новых воздушных судов авиакомпаниям России позволят повысить их конкурентоспособность на мировых рынках авиаперевозок, удержать уровень роста авиатарифов ниже уровня инфляции, повысить эффективность функционирования гражданской авиации.

Министерство в 2009-2011 гг. продолжит работу, направленную на реализацию крупных инфраструктурных проектов, осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства. Информация о ходе реализации инвестиционных проектов приведена в *Таблице 4*.

Совершенствование законопроектной базы транспортного комплекса является одной из приоритетных задач Министерства. Подготовка новых законов и иных нормативных правовых актов является основным способом реализации государственной политики в области функционирования транспорта и дорожного хозяйства.

Министерство строит свою законопроектную деятельность на основе планов законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации и Министерства.

В настоящее время на рассмотрении Государственной Думы находятся

9 законопроектов, подготовленных Минтрансом России и внесенных в Государственную Думу Правительством Российской Федерации:

Федеральный закон «О присоединении Российской Федерации к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 года» принят Государственной Думой 21 ноября 2008 г., одобрен Советом Федерации 26 ноября 2008 г. и в настоящее время находится на подписи у Президента Российской Федерации.

С принятием Конвенции устраняется значительный пробел в международном регулировании ответственности за ущерб, а также создается основа для обеспечения Российской Федерации быстрого и адекватного возмещения ущерба от загрязнения любым бункерным топливом, причиняемого в результате инцидентов с судами на

территории Российской Федерации, в том числе в территориальном море, и в её исключительной экономической зоне;

8 законопроектов приняты Государственной Думой в первом чтении:

«О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О ратификации Конвенции, пересматривающей Конвенцию 1958 года об удостоверениях личности моряков (Конвенция № 185)».

Законопроект направлен на приведение норм российского законодательства, касающихся выдачи и применения удостоверения личности моряка, в соответствие с международными нормами.

«Устав о дисциплине работников морского транспорта» и «Устав о дисциплине работников внутреннего водного транспорта».

Принятие уставов позволит повысить уровень безопасности мореплавания и плавания по внутренним водным путям, эксплуатации транспортных и иных технических средств на морском транспорте и внутреннем водном транспорте.

«О внесении изменения в статью 87 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» (в части лоцманской проводки судов).

Законопроектом предполагается установить четкие критерии, на основании которых Правительством Российской Федерации будет определен перечень портов, имеющих особо важное значение для обеспечения обороны страны и экономической безопасности государства, в которых допускается деятельность только лоцманских служб государственных организаций.

«О внесении изменения в статью 4 Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Законопроект дополняет статью 4 действующего Закона положением, по которому перечень опасных грузов, перевозка которых осуществляется в соответствии со специальным разрешением, а также условия по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации, определяются федеральным органом исполнительной власти в области экологического, технологического и атомного надзора.

«Об основах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярных перевозок в Российской Федерации»

Законопроект направлен на установление правовых основ единого рынка услуг автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта, приведение системы управления пассажирским транспортом в соответствие с условиями рыночной экономики.

«Положение о дисциплине работников железнодорожного транспорта общего пользования».

Принятие указанного закона позволит повысить уровень безопасности движения поездов и эксплуатации транспортных и иных технических средств на железнодорожном транспорте;

«О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними».

14 октября 2008 г. Комитет Государственной Думы по гражданскому, уголовному, арбитражному и процессуальному законодательству рассмотрел поправки и одобрил законопроект ко второму чтению.

Необходимость принятия законопроекта обусловлена существующим правовым вакуумом в вопросе регистрации прав на воздушные суда, который сдерживает приток инвестиций в авиационную сферу, ведет к росту эксплуатационных расходов, замедляет темпы изготовления новых воздушных судов.

На рассмотрении в Правительстве Российской Федерации в настоящее время находятся 4 законопроекта:

Один из них, проект федерального закона *«О внесении изменений в статью 10 Федерального закона «О транспортной безопасности» (в части исключения слов «профессий и должностей» из содержания пункта 2 статьи 10)»*, 13 ноября 2008 г. рассмотрен на заседании Правительства Российской Федерации, одобрен и рекомендован к внесению в Государственную Думу.

3 законопроекта находятся на рассмотрении в соответствующих департаментах Аппарата Правительства Российской Федерации:

«О прямых смешанных (комбинированных) перевозках».

Отсутствие норм, которые содержат основные принципы взаимодействия организаций различных видов транспорта, не дает возможности полноценно развиваться такому перспективному виду сообщений как интермодальные перевозки, существенно влияет на формирование и развитие международных транспортных коридоров. Назрела объективная необходимость разработки и принятия отдельного закона по вопросам перевозки пассажиров, багажа, грузов и грузобагажа различными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования;

«О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в части усиления ответственности за нарушение правил безопасности полетов);

«О ратификации Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Греческой Республики о торговом судоходстве от 06 декабря 2001 г.».

По трем законопроектам в 2008 году, разрабатываемым Министерством, утверждены на заседании Комиссии Правительства Российской Федерации по законопроектной деятельности концепции и проекты технических заданий:

«О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (в части совершенствования правового регулирования деятельности федеральных органов исполнительной власти и хозяйствующих субъектов в сфере торгового мореплавания).

Необходимость разработки законопроекта вызвана в связи с изменениями в системе управления федеральных органов исполнительной власти в области торгового мореплавания, государственного надзора за торговым мореплаванием и

государственного портового контроля, а также в целях создания нормативной правовой базы для обеспечения эффективной деятельности морского транспорта, защиты интересов морского флота и создания для российских участников условий, равных с иностранными участниками при осуществлении торгового мореплавания.

«О внесении изменений в статьи 6, 41 и 58 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Целями законопроекта являются создание эффективного механизма регулирования правоотношений в сфере тарифообразования на услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей (в том числе и речных портов), совершенствование правовых основ государственного регулирования лоцманского обслуживания которое является важнейшим элементом обеспечения безопасности судоходства, предотвращения происшествий с судами, и защиты окружающей среды.

«Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам».

Основной целью законопроекта является защита интересов пассажиров путем обеспечения гарантированного возмещения вреда, причиненного при перевозке, независимо от вида транспорта и характера перевозки.

Указанные законопроекты включены в проект плана законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации на 2009 год и должны быть представлены в Правительство Российской Федерации в 2009 году.

До конца 2008 года Министерство планирует представить в Правительство Российской Федерации еще два законопроекта, необходимых для успешной реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте:

«О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в части уточнения обязанностей перевозчиков и владельца инфраструктуры на железнодорожном транспорте, корректировки ряда положений на основе сформировавшегося опыта работы организаций железнодорожного транспорта и пользователей его услуг);

«О внесении изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (в части совершенствования рыночных отношений на железнодорожном транспорте).

В 2009-2010 годах Министерство планирует разработать, согласовать и представить в Правительство Российской Федерации 10 проектов федеральных законов, необходимых для транспортной отрасли:

в области гражданской авиации

3 законопроекта:

«Устав о дисциплине работников Единой системы организации воздушного движения»;

«Об аэронавигационном обслуживании в Российской Федерации»;

«О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» (в части реализации стандартов Международной организации гражданской авиации в области контроля за обеспечением безопасности полетов

в области железнодорожного транспорта

2 законопроекта:

«О внесении изменений в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»;

«О высокоскоростном железнодорожном транспорте»

в области морского и речного транспорта

3 законопроекта:

«О защите морей от загрязнения опасными веществами»;

«О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна»;

«О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (в части приведения положений Кодекса, устанавливающих компетенцию органов, в соответствии с законодательством Российской Федерации»;

в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

2 законопроекта:

«О создании государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Для создания условий перехода к качественно новой инновационной системе управления дорожным хозяйством оптимальным является создание государственной компании, находящейся под жестким государственным управлением, с передачей ей функций, связанных с развитием, модернизацией и содержанием федеральной дорожной сети под новые потребности автомобильного транспорта, с привлечением для этих целей необходимых объемов финансирования.

При этом важнейшей задачей является привлечение дополнительных источников финансирования, помимо бюджетных средств. В основе работы компании должна лежать мотивация экономии средств за счет повышения качества и производительности дорожных работ, для ускорения строительства сети современных автомагистралей, снижение затрат на эксплуатацию дорог при увеличении межремонтных сроков за счет применения новых высокоэффективных технологий, дорожной техники.

Основными преимуществами государственной компании являются:

широкие возможности по привлечению частного капитала, наряду с государственным финансированием, для решения задач развития федеральных дорог;

обеспечение большей гибкости при выборе схем реализации инвестиционных проектов и управлении финансами, минимизация рисков, применения современных финансовых инструментов и способов повышения кредитного рейтинга;

проведение гибкой ценовой политики в части заказа дорожных работ, оптимизации цен на строительные материалы;

привлечение высококвалифицированных специалистов по финансам и управлению, возможности мотивации персонала;
стимулирование развития производства, освоения новых технологий;
оптимизация распределения ресурсов по видам выполняемых работ и их объемам;
повышение эффективности и оперативности принятия управленческих решений.

На заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи 21 ноября 2008 г. был в целом одобрен представленный Минтрансом России проект федерального закона «О создании Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации».

В настоящее время в соответствии с решениями, принятыми на указанном заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи, законопроект дорабатывается совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти с учетом состоявшегося обсуждения.

«О метрополитенах и других видах скоростного внеуличного транспорта».

Кроме того, Министерства планирует представить в 2009 г. в Правительство Российской Федерации проект федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности», необходимый для решения задач безопасного функционирования транспортной системы.

В 2008-2009 годах для обеспечения реализации Федерального закона от 08 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» намечена разработка основных нормативных правовых актов, необходимых для реализации указанного Федерального закона.

В План Министерства транспорта Российской Федерации по подготовке нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации на 2008 год включены переработка действующих и разработка новых 26 нормативных правовых актов, важнейшими из которых являются Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения (взамен постановления Правительства РСФСР от 24 декабря 1991 г. № 62 «Об утверждении перечней федеральных дорог в РСФСР»), Правила формирования и ведения единого государственного реестра автомобильных дорог, Общие требования к осуществлению контроля за обеспечением сохранности автомобильных дорог, Состав и требования к содержанию разделов проектной документации автомобильных дорог, в том числе применительно к отдельным этапам строительства и реконструкции, Порядок содержания, ремонта и оценки технического состояния автомобильных дорог, Требования к обеспеченности автомобильных дорог объектами дорожного сервиса, Нормы отвода земель для размещения автомобильных дорог, Порядок установления и использования полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог федерального значения (с внесением изменений в постановления

Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2007 г. № 233 и от 1 декабря 1998 г. № 1420), и т.д.

В связи с принятием Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» намечена подготовка проекта федерального закона «О приведении в соответствие с законодательством Российской Федерации в области организации транспортного обслуживания населения отдельных законодательных актов Российской Федерации», а также подготовка проектов Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, Правил организации перевозок пассажиров на автомобильном и городском наземном электрическом пассажирском транспорте и Правил перевозки грузов автомобильным транспортом.

С 2010 г. планируется начало реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», в рамках которой эффективность бюджетных расходов будет оцениваться на основе целевых показателей (показателей конечных результатов), которые выделены в каждой подпрограмме.

В результате реализации подпрограммы **«Автомобильные дороги»**

в 2015 году доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит 48,56 процентов или 27,18 тыс. км;

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит 34,72 процентов или 19,43 тыс. км;

прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения по пропускной способности, составит 6,21 тыс. км;

прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, составит 2,28 тыс. ед.;

количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения составит 1,1 единицы на 1 тыс. автотранспортных средств.

В результате реализации подпрограммы **«Морской транспорт»**

объем перевалки грузов в российских морских портах составит в 2015 году 774 млн. тонн;

дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет до 22,6 млн. тонн;

дедвейт морского транспортного флота под российским флагом возрастет до 14,6 млн. тонн;

прирост производственной мощности российских портов составит 454 млн. тонн в год.

В результате реализации подпрограммы **«Внутренний водный транспорт»** протяженность (доля) внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится с 4,9 тыс. км (75 процентов) до 0,9 тыс. км (14 процентов);

доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится с 14,1 до 9 процентов, опасный уровень – с 4,1 до 0 процентов;

протяженность построенных грузовых причалов в речных портах – 450 пог. м; пополнение транспортного флота – 97 единиц;

поставки судов обслуживающего флота – 467 единиц

В результате реализации подпрограммы **«Железнодорожный транспорт»** в 2015 году грузооборот железнодорожного транспорта достигнет 2677 млрд. т-км, пассажирооборот – 188,7 млрд. пасс.-км,

объем перевозок контейнеров составит 3,9 млн. единиц в двадцати футовом эквиваленте;

за время реализации подпрограммы будут введены в эксплуатацию 3,1 тыс. км новых железнодорожных линий, 3,2 тыс. км дополнительных главных путей,

электрифицированы 2,7 тыс. км железнодорожных линий, обновлены 9,9 тыс. единиц локомотивов, 7,9 тыс. единиц пассажирских вагонов и 6,6 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава, а также 343,3 тыс. единиц грузовых вагонов.

В результате реализации подпрограммы **«Гражданская авиация»**

авиационная подвижность населения вырастет до уровня 0,61 пассажиров и 1454 пасс. - км на 1 жителя России в год;

пассажирооборот на международных воздушных линиях достигнет 102,2 млрд. пасс. - км в год;

количество пассажиров, перевезенных на местных воздушных линиях, увеличится до 2,65 млн. пассажиров в год;

количество трансферных авиапассажиров (пересадок между рейсами) на стыковках международных рейсов и международных/внутренних рейсов вырастет до 3,1 млн. пассажиров в год;

количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно - посадочных полос составит 103 единиц;

количество приобретенных воздушных судов современных типов составит 678 единиц.

В целях повышения эффективности бюджетных расходов реализуются мероприятия по повышению результативности бюджетных расходов и качества контроля за соблюдением бюджетного законодательства в сфере транспорта, дорожного хозяйства.

Указанные мероприятия распределяются по следующим направлениям:

повышение качества планирования целей, задач и результатов деятельности;

расширение сферы применения и повышения качества методов бюджетного планирования, ориентированных на результаты;

оптимизация бюджетной сети и повышение качества управления бюджетными средствами;

совершенствование распределения ассигнований между подведомственными органами и учреждениями с учетом результатов их деятельности;

совершенствование системы государственных закупок;

иные мероприятия по повышению результативности бюджетных расходов и качества контроля за соблюдением бюджетного законодательства в сфере транспорта.

Практически по всем видам транспорта появились показатели, характеризующие соответствие транспортной инфраструктуры нормативным требованиям по состоянию и пропускной способности.

Проведен анализ результативности бюджетных расходов по отдельным задачам и программам.

Оценены риски решения задач, включая внешние риски, риски непринятия требуемых действий со стороны других субъектов бюджетного планирования, внутренние риски.

В целях повышения уровня информационно-технического и программного обеспечения деятельности финансово-экономических подразделений Министерства, служб и агентств произведена закупка оборудования для этих подразделений, введена единая автоматизированная информационная система по вопросам финансово-бюджетной деятельности Министерства.

Формирование такой системы позволило автоматизировать в Министерстве, агентствах и службах процесс составления и ведения реестра расходных обязательств, подготовки Бюджетного доклада.

В целях осуществления контроля за финансовой деятельностью подведомственных агентств и служб Министерством проводится мониторинг исполнения федерального бюджета, в том числе по финансированию государственных капитальных вложений в разрезе объектов транспортной инфраструктуры.

Федеральными агентствами, находящимися в ведении Министерства, реализуются мероприятия по оптимизации бюджетной сети. В частности, в целях создания интегрированных образовательных комплексов завершена реорганизация высших и средних учебных заведений на воздушном транспорте.

В стадии завершения находится создание интегрированных комплексов на железнодорожном и водном транспорте.

Важным направлением повышения качества управления бюджетными средствами являются мероприятия по совершенствованию системы государственных закупок товаров, работ и услуг. Все закупки для государственных нужд Министерством и подведомственными ему федеральными службами и агентствами осуществляются в соответствии с требованиями Гражданского Кодекса Российской Федерации, Бюджетного кодекса Российской Федерации,

Федерального закона от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд», Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

В 2009-2011 гг. Министерством будет продолжена работа по повышению результативности бюджетных расходов и качества контроля за соблюдением бюджетного законодательства в сфере транспорта, дорожного хозяйства, в том числе на уровне департаментов министерства, подведомственных агентств и служб и подведомственных организаций.