

Министерство транспорта Российской Федерации

Доклад о результатах и основных направлениях деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2010–2012 годы

(по состоянию на 15 декабря 2009 г.)

Москва, 2009

Оглавление

РАЗДЕЛ 1. ЦЕЛИ, ЗАДАЧИ И ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	3
РАЗДЕЛ 2. РАСХОДНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ФОРМИРОВАНИЕ ДОХОДОВ	56
РАЗДЕЛ 3. БЮДЖЕТНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ПРОГРАММЫ И НЕПРОГРАММНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	64
РАЗДЕЛ 4. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАСХОДОВ ПО ЦЕЛЯМ, ЗАДАЧАМ И ПРОГРАММАМ	69
РАЗДЕЛ 5. РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ БЮДЖЕТНЫХ РАСХОДОВ	71

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;
- 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, определенных в Концепции долгосрочного социально-экономического развития

Российской Федерации на период до 2020 года утвержденной распоряжением правительства Российской Федерации 17 ноября 2008 г. № 1662-р и Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2012 года, утвержденных распоряжением Правительства Российской Федерации 17 ноября 2008 г. № 1663-р.

Выбор структурных приоритетов развития транспортной системы России производился также с учетом существующих на настоящий момент стратегических документов в области развития транспорта:

Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной приказом Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45;

Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2008 г. № 1734-р;

Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377;

Концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной совместным приказом Минтранса России и Минобороны России от 29 мая 2008 г. № 003/0021;

Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р;

Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации, утвержденной приказом Минтранса России от 09 июля 2009 г. № 112.

Исходя из указанных программных документов **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.**

Цели Министерства

Для планового периода 2010-2012 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.

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

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.

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. 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 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

- 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 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 лимитирующей 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 Волго-Балтийского водного пути и Нижнего Дона.

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.

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 .

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 Беркакит–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.

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).

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.

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.

Задача 1.7. Обеспечить сдерживание роста тарифов при перевозке грузов железнодорожным транспортом.

В целях сдерживания роста тарифов при перевозке грузов железнодорожным транспортом Программой антикризисных мер Правительства Российской Федерации на 2009 год предусмотрена компенсация ОАО "РЖД" выпадающих доходов в связи со снижением темпов роста тарифов на железнодорожные перевозки на 2009 год. На эти цели выделено 50 млрд. руб. Кроме того, в 2009-2010 гг. предусмотрено возмещение потерь в доходах, возникающих в результате осуществления перевозок железнодорожным транспортом новых легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, на железнодорожные станции, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа, без взимания провозной платы.

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 дальнейшем 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 дальнейшем 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.

Кроме того, в 2009-2010 гг. предусмотрена компенсация потерь в доходах, возникающих в связи с установлением льгот по тарифам на перевозку учащихся образовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования и в пригородном сообщении по 2,3 млрд. руб. ежегодно.

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 вагонах);
- 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».

В связи с уменьшением доходов бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований из-за снижения объемов производства и необходимости увеличения бюджетных расходов, связанных с занятостью населения, по инициативе Министерства принят ряд антикризисных мер по увеличению помощи субъектам Российской Федерации в поддержании и развитии автомобильных дорог регионального значения за счет средств федерального бюджета, в том числе:

повышена до 95% вместо ранее установленных 80% доля субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования, в том числе автомобильных дорог в поселениях (за исключением автомобильных дорог федерального значения);

в Федеральный закон от 28 апреля 2009 г. №76-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2009 год и на плановый период 2010 и 2011 годов» включено положение о возможности направления на содержание и

ремонт автодорог регионального значения субсидий из федерального бюджета, предусмотренных в федеральном бюджете в соответствии с Бюджетным посланием Президента Российской Федерации на строительство и модернизацию автомобильных дорог общего пользования, в том числе автомобильных дорог в поселениях. Правила предоставления этих субсидий утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 04.08.2009 № 625;

в федеральном бюджете предусмотрено положение о предоставлении субъектам Российской Федерации бюджетных кредитов на дорожное хозяйство в размере до 25 млрд. рублей;

В 2010 г. в соответствии с Федеральным законом от 2 декабря 2009 года № 308-ФЗ «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» предусмотрено положение о предоставлении субъектам Российской Федерации бюджетных кредитов на дорожное хозяйство в размере до 50 млрд. рублей.

Показатели решения задачи 2.2:

- 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 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 2010-2011 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.

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» 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.

С целью решения транспортной проблемы крупных транспортных узлов созданы межведомственные рабочие группы по развитию транспортно-дорожного комплекса в транспортных узлах гг. Москвы и Санкт-Петербурга. Разработана и рассмотрена на совместной коллегии Минтранса России и субъектов Российской Федерации программа развития дорожно-транспортного комплекса Московского региона. Разрабатывается программа развития дорожно-транспортного комплекса Санкт-Петербургского транспортного узла. Разработаны обоснования инвестиций для реализации ряда комплексных проектов развития транспортных узлов, в том числе Мурманского и Новороссийского. В рамках реализации подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе» федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» осуществляется комплексное развитие Владивостокского 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 целях создания системы платных автомагистралей и скоростных автомобильных дорог общего пользования федерального значения в период действия подпрограммы «Автомобильные дороги» намечена реализация мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог. При этом планируется осуществить строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Данное мероприятие будет осуществляться на основе механизма государственно-частного партнерства с привлечением внебюджетных источников финансирования. Для реализации этого мероприятия предусмотрено предоставление Государственной компании «Российские автомобильные дороги» из федерального бюджета субсидий на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании.

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 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.

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

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.

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 «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.

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.

-
- **Задача 3.7. Обеспечить содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров**

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.

В рамках задачи запланированы мероприятия по содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, направленные:

Показатели решения задачи 3.7.

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

-
- ***Задача 3.8. Создать благоприятные условия для развития малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе на основе повышения качества и эффективности мер государственной поддержки.***

- Малое и среднее предпринимательство становится все более значимой частью развития транспортных услуг, но в силу ряда объективных и субъективных причин потенциал этого сектора реализован не полностью.

- Решение проблем развития малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе возможно только при условии комплексной государственной поддержки в логической увязке с уже имеющейся системой поддержки малого и среднего предпринимательства.

Реализация основных мер государственной поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства на транспорте позволит обеспечить:

формирование благоприятного предпринимательского климата, устранение нормативно-правовых, административных и организационных барьеров;

расширение доступа малого предпринимательства к финансовым ресурсам;

системное развитие инфраструктуры для предоставления малым предприятиям информационной, консультационной и организационно-методической помощи.

Показатели решения задачи 3.7:

- доля услуг малых и средних предприятий в общем объеме услуг транспортного комплекса;
- доля малого предпринимательства (включая микропредприятия и индивидуальных предпринимателей) в общем объеме пассажирооборота автомобильного транспорта общего пользования;
- доля стоимости автомобильной и дорожно-строительной техники, предоставляемой в лизинг малым и средним предприятиям в общей стоимости техники, предоставляемой ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания»;
- доля автотранспортных средств большой вместимости, предназначенных для транспортного обслуживания населения муниципальных образований, в общем парке автотранспортных средств малых и средних предприятий;
- доля услуг малых предприятий Российской Федерации на международном рынке услуг автомобильного транспорта;
- доля стоимости подвижного состава, приобретенного малыми и средними предприятиями, в общей стоимости подвижного состава, приобретенного

предприятиями железнодорожного транспорта на условиях субсидирования части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам;

- доля услуг малых и средних предприятий на рынке услуг водного транспорта;
- доля услуг малых и средних предприятий на рынке услуг воздушного транспорта.

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 используются 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 03.08.1996 № 924 «О силах и средствах единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций», от 23.08.2007 № 538 «О единой системе авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации», от 15.07.2008 № 530 «Об утверждении Федеральных авиационных правил поиска и спасания 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 спасания.

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 оснащённости 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 оснащённости 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. Надёжность 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 (водный 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 более половины (63,2%) связаны с наездом на пешеходов, а четверть всех ДТП регистрируется на территории 12 крупнейших городов России.

При оформлении практически каждого шестого (17,9%) 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.

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;

Задача 4.10. 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.

Задача 4.11. 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 4.11:

- 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,

Задача 4.12. 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 4.12:

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

Задача 4.13. 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 4.13:

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

Задача 4.14. *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. 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 оснащённость Государственного речного надзора.

•

Показатели решения задачи 4.14:

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

Задача 4.15. *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, противоловинных 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 4.15:

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

Задача 4.16. *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 4.16:

- 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 4.17. 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 4.17:

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

Задача 4.18. *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 4.18:

- 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.

Задача 4.19. *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 4.19:

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

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.**

Структурные преобразования в транспортном комплексе осуществляются в рамках реализации Концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 год, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации.

Концепция развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года 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 функций 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.

В рамках Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года предусмотрено:

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;

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.

Стратегической целью Концепции реформирования является формирование системы управления внутренними водными путями, позволяющей обеспечить коммерческую и инвестиционную привлекательность инфраструктуры внутреннего водного транспорта, в том числе на основе государственно-частного партнерства и привлечения частных инвестиций. При этом должно быть обеспечено удовлетворение потребности населения, бизнеса и государства в экономичном и безопасном перемещении людей, грузов, товаров по всей сети внутренних водных путей при оптимальных расходах федерального бюджета, повышение устойчивости работы внутреннего водного транспорта, формирование единой гармоничной транспортной системы страны, реализацию транзитного потенциала внутренних водных путей Российской Федерации, сохранив при этом эффективную государственную систему обеспечения безопасности судоходства.

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.

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.

Реализация данной цели предполагает создание адекватной институционально-правовой базы, 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.

Реализация данной стратегической цели в области дорожного хозяйства будет базироваться на положениях Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Данная Государственная компания, создающаяся в форме некоммерческой организации, будет осуществлять эксплуатацию на платной основе федеральных автомобильных дорог, переданных ей в доверительное управление. Компания будет осуществлять функции концедента при строительстве и эксплуатации платных дорог, функции заказчика при проектировании, строительстве, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог, взимать плату за перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, вести контроль за обеспечением сохранности автомобильных дорог, осуществлять необходимые процедуры, связанные с резервированием земель, изъятием, кадастровом учетом и государственной регистрацией земельных участков и недвижимости для размещения автомобильных дорог, выполнять другие задачи, установленные законодательством.

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, относящиеся к сфере транспорта.

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. В настоящее время строительство данного объекта осуществляется за счет субсидий из федерального бюджета бюджету города Санкт-Петербурга. В период 2010-2011 годов также предусмотрено предоставление субсидий на строительство этой автомобильной дороги.

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.

- 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.

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».

Вместе с тем, в связи с сокращением объема государственной поддержки из средств Инвестиционного фонда Российской Федерации в настоящее время разрабатываются предложения по финансированию ряда перечисленных проектов в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Привлечение частных инвестиционных ресурсов в транспортную отрасль, где преобладает государственная собственность, с использованием механизма концессии представляет собой наиболее оптимальный и взаимовыгодный способ решения проблемы неразвитости инфраструктуры.

17 июля 2009 г. было подписано первое концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации Нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» «Москва – Минск».

Основной целью строительства дороги является максимальная разгрузка головного участка Минского шоссе, автодороги Москва – Бородино (Можайское шоссе) на головном участке, проходящем через г. Одинцово, Подушкинского и Красногорского шоссе, Рублево-Успенского шоссе. Появление нового выхода на МКАД с федеральной трассы М1 позволит перераспределить транспортный поток, в том числе и транзитный, на въезде в Москву и Кутузовский проспект.

Длина создаваемого «Нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва – Минск» составляет 18,535 км.

Проектируемая дорога будет платной, альтернативным ей бесплатным проездом будут являться разгружаемые участки указанных автомобильных дорог. Размер средневзвешенного тарифа составит 4,99 р. за километр. Автодорога будет построена за 2 года, начало строительства планируется на ноябрь 2009 г.

- 27 июля 2009 г. состоялось подписание концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автодороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-58 км.

Строительство головного участка магистрали Москва – Санкт-Петербург позволит решить ряд транспортных проблем Москвы и ближайшего Подмосковья, в том числе, обеспечить новый скоростной подъезд к аэропорту Шереметьево и к городам Химки, Долгопрудный, Зеленоград, разгрузить проходящий по г. Химки участок существующей автодороги М-10 «Россия», который станет дублирующим (альтернативным) маршрутом для бесплатного проезда.

Средневзвешенный тариф для проезда по трассе по условиям конкурсного предложения выигравшего участника составляет 3,60 руб./км. Строительство начнется в 2010 г. после подтверждения концессионером финансового закрытия проекта. Срок строительства – 36 месяцев. Общая стоимость проекта составляет около 60 млрд. руб., 23 млрд. руб. выделяет Правительство Российской Федерации, а остальные средства привлекает концессионер.

Новая магистраль станет основным маршрутом для транзитных потоков, частью международного транспортного коридора «Север — Юг», частью панъевропейской сети дорог, в составе которых в настоящее время используется автодорога М-10 «Россия», технические параметры которой не обеспечивают достаточный пропуск существующего и, тем более, перспективного транспортного потока и не соответствуют ее статусу международной и федеральной автомагистрали.

Реализация данных проектов позволит оптимизировать бюджетные расходы на этапе строительства и эксплуатации объекта за счет привлечения внебюджетных инвестиций, создаст дополнительную базу налоговых поступлений в бюджеты всех уровней Российской Федерации, будет содействовать формированию нового рынка концессионных проектов в дорожном хозяйстве и формированию финансовых механизмов финансирования и кредитования долгосрочных инвестиционных проектов.

Подписание концессионных соглашений будет содействовать привлечению иностранных инвестиций в инфраструктуру Российской Федерации, что особенно актуально в условиях мирового финансового кризиса.

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 2010 г., которые будут скорректированы с учетом корректировки федеральных целевых программ, реализуемых Министерством, и формирования федерального бюджета на 2011-2012 годы.

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. 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 привело 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.** В условиях финансового кризиса 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.

Существенным фактором, который будет влиять на темпы решения поставленных задач, является продолжительность преодоления негативных последствий мирового финансового кризиса, от которого в значительной степени будут зависеть возможности отрасли как по привлечению внебюджетных источников финансирования, так и финансированию программ развития из бюджетов всех уровней.

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;
- иницирующее 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 Бюджетном послании Президента Российской Федерации «О бюджетной политике в 2010-2012 годах» отмечено, что бюджетная политика должна быть ориентирована на адаптацию бюджетной системы к изменившимся условиям и на создание предпосылок для устойчивого социально-экономического развития страны в посткризисный период. Сложность современной экономической ситуации и связанные с этим проблемы формирования и исполнения бюджета не должны рассматриваться в качестве основания для отказа от ранее определенных стратегических целей.

В соответствии с Федеральным законом от 2 декабря 2009 г. N 308-ФЗ «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» объем бюджетных ассигнований Минтрансу России на 2010 год предусмотрен в размере 533,0 млрд. руб., что составляет 90 % к уровню 2009 года.

Расходы, не относящиеся к расходам программного и инвестиционного характера, в 2010 г. составят 256,9 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), 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.

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

Объем бюджетных ассигнований на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения на 2010 год составляет 61,8 млрд. руб., в том числе на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, в сумме 18,5 млрд. руб., входящих в состав международных транспортных коридоров – 43,3 млрд. руб.

Железнодорожный транспорт

На государственную поддержку железнодорожного транспорта в 2010 г. предусмотрены средства в объеме:

0,3 млрд. 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;

27,8 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);

1,0 млрд. руб. на перевозку легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, на железнодорожные станции, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа;

50,0 млрд. руб. на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, сборов и платежей за грузовые железнодорожные перевозки;

60,0 млрд. руб. на развитие объектов транспортной инфраструктуры в г. Сочи (взнос в Уставный капитал ОАО «РЖД»);

1,1 млрд. руб. на предоставление субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом

общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования всех категорий;

1,2 млрд. руб. на компенсацию части потерь в доходах организациям железнодорожного транспорта в связи с принятием субъектами Российской Федерации решений об установлении льгот по тарифам на проезд обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений, учащихся очной формы обучения образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (межбюджетные субсидии).

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 2010 г. предусмотрены ассигнования в размере 11,8 млрд. руб.

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 том числе на текущий и капитальный ремонт судоходных гидротехнических сооружений (ГТС), на текущий ремонт технического флота, охрану гидротехнических сооружений.

Воздушный транспорт

В 2010 г. на государственную поддержку воздушного транспорта планируется направить 11,0 млрд. руб., в том числе:

0,18 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.

1,5 млрд. руб. на возмещение убытков от основной деятельности федеральных казенных предприятий и создание новых казенных предприятий;

2,5 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»;

1,0 млрд. руб. на предоставление субсидий коммерческим банкам на возмещение затрат и недополученных доходов по сделкам кредитования авиакомпаний в части, не компенсируемой доходами от продажи имущества, предоставленного по договору залога в обеспечение кредита;

5,0 млрд. руб. на предоставление субсидий авиационным перевозчикам для возмещения недополученных ими доходов в связи с обеспечением перевозки пассажиров, заключивших договор воздушной перевозки с авиационным перевозчиком, в отношении которого принято решение о приостановлении действия сертификата эксплуатанта.

На аэронавигационное обслуживание предусмотрено:

0,3 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;

0,02 млрд. руб. на предоставление субсидий на функционирование координационного центра Россия – НАТО.

По разделу **07 «Образование»** в 2010 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 12,7 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 в 2010 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 2010 г. расходы на финансирование развития ведомственной медицины предполагаются в размере 0,6 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.

Объем бюджетных ассигнований инвестиционного характера в 2010 г. запланирован в размере 276,1 млрд. руб. Далее приведены основные направления расходов инвестиционного характера, осуществляемые в рамках реализации федеральных целевых программ.

Дорожное хозяйство

В 2010 г. объем расходов инвестиционного характера на реализацию мероприятий, связанных со строительством и реконструкцией участков новых автомобильных дорог федерального значения в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» запланирован в объеме 165,3 млрд. руб.

Предусмотрено также предоставление субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов капитального строительства государственной собственности субъектов Российской Федерации (объектов капитального строительства собственности муниципальных образований) в рамках ФЦП «Развитие Калининградской области на период до 2010 года», 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 2010 г. запланированы в рамках реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной

системы России (2010-2015 годы)» в объеме 6,6 млрд. руб., ФЦП «Глобальная навигационная система» в объеме 0,07 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 «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». В 2010 г. на эти цели планируется направить 5,4 млрд. руб.

В рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 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 2010 г. планируется направить 14,5 млрд. руб.

В связи с оптимизацией расходов федерального бюджета на 2010 г. в проекте бюджета предусмотрено по подпрограмме «Морской транспорт» расходов за счет средств федерального бюджета на 24% меньше, чем предусмотрено утвержденной ФЦП «Развитие транспортной системы России 2010-2015 годы».

Кроме того, в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации (2003–2010 годы)» на строительство и реконструкцию пунктов пропуска водного транспорта через государственную границу в 2010 г. предусматривается направить 0,6 млрд. руб.

На реализацию ФЦП «ГЛОНАСС» в 2010 г. запланированы бюджетные ассигнования в объеме 1,1 млрд. руб.

Предполагается также направить 5,6 млн. руб. на реализацию подпрограммы «Освоение и использование Арктики» ФЦП «Мировой океан», 0,2 млрд. руб. - на ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы», 3,0 млрд. руб. - на ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года».

Воздушный транспорт

Подпрограммой «Гражданская авиация» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» предусматривается строительство (реконструкция) взлетно-посадочных полос и производственных объектов аэродромов, связанных с безопасностью полетов. Предельный объем бюджетных ассигнований на эти цели запланирован в 2010 г. в объеме 19,5 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» (0,3 млрд. руб.), ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» (4,6 млрд. руб.), ФЦП «Социально-экономическое развитие Чеченской Республики на 2008-2011 годы» (0,09 млрд. руб.).

Росаэронавигации в рамках ФЦП «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007-2010 годы)» предусмотрено 0,7 млрд. руб., в рамках ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)» - 1,7 млрд. руб., а также бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства, не включенные в целевые программы – 1,0 млрд. руб.

Кроме того, Министерству в 2010 г. предусмотрены средства в размере 13,0 млрд. руб. на реализацию **подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг»** ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Подпрограммой предусматривается подготовка и реализация инфраструктурных проектов в области транспорта на принципах государственно-частного партнерства.

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.

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.

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.

Общая оценка платежей в федеральный бюджет в 2010-2012 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) и ведомственных целевых программ, выделенных в аналитических целях.

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 развития Калининградской области на период до 2014 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)»

Федеральная целевая программа "Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007 - 2010 годы)"

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
- Содействие созданию условий для сдерживания роста тарифов при перевозке грузов железнодорожным транспортом;
- 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 и компенсация потерь в доходах в результате установления льгот по тарифам для отдельных категорий граждан;
- 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) (2007-2009 гг.);
- 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;
- Создание условий для развития малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта;
- 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 и космических аппаратов;
- 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 «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», «Содействие созданию условий для сдерживания роста тарифов при перевозке грузов железнодорожным транспортом».

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, 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),

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 для осуществления строительства Западного скоростного диаметра в г. Санкт-Петербурге. На реализацию цели № 2 положительное влияние окажет предоставление бюджетам субъектов Российской Федерации бюджетных кредитов на дорожное хозяйство в размере до 50 млрд. рублей.

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» и аналитической ведомственной целевой программы «Создание условий для развития малого и среднего предпринимательства в сфере транспорта»;

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 и космических аппаратов», «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»), «Обеспечение взаимодействия между Российской Федерацией и организацией Североатлантического договора (НАТО)», ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», ФЦП «Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007-2010 годы)», ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2015 годы)», 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 Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)».

Общие расходы на достижение стратегических целей 533,0 млрд. руб., в том числе расходы на реализацию целевых программ – 526,4 млрд. руб., или 98,8 % от общего объема расходов, непрограммные расходы запланированы в сумме 6,5 млрд. руб. (1,2 %).

С учетом общего объема расходов Министерства как субъекта бюджетного планирования на 2010 г. 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.

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.

Распределение расходов по целям, задачам и программам приведено в *приложении 5 к Докладу*.

На реализацию **Цели 1 «Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике»**, в 2010 г. предполагается направить 217,8 млрд. руб., или 41,4 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств.

На реализацию **Цели 2 «Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения»** в 2010 г. предполагается направить 71,1 млрд. руб., или 13,5 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств.

На реализацию **Цели 3 «Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны»** в 2010 г. предполагается направить 182,5 млрд. руб., или 34,7 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств.

Цель 4 «Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы» в 2010 г. будет реализована за счет освоения 47,0 млрд. руб., или 8,9 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств.

На достижение **Цели 5 «Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте»** в 2010 г. предполагается направить 8,1 млрд. руб., или 1,5 % от общего объема распределенных по целям бюджетных средств.

Распределение расходов по целям и задачам приведено в *Таблицах 2-7 к Докладу*.

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 изменение расходов.

. 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 2008 г. 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 составила 38,5 %. Ожидаемое значение за 2009 год – 39,47 %. В 2010 году в связи с уменьшением объема финансирования величина данного показателя снизится до 36,1 %, а к 2012 году – до 29,1 %.

Доля протяженности федеральных автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности федеральных автомобильных дорог составила в 2008 г. - 27,5 %, в 2009 г. – 27,32 %. В 2010 году в связи с уменьшением объема финансирования величина данного показателя ухудшится до 29,5 %, а к 2012 году – до 32,5 %.

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.

По задаче 1.3. «Повысить надежность и качественные характеристики внутренних водных путей» расходы увеличены с 14,1 млрд. руб. в 2008 г. до 16,3 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.

В 2009 г. велась реконструкция на 39 объектах инфраструктуры внутренних водных путей, разрабатывались комплексные проекты реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей по 8 бассейнам.

По завершению реконструкции в 2009 г. в эксплуатацию будут введены 16 ворот и затворов шлюзов, 2 плотины, обеспечивающих поддержание напорного фронта на гидроузлах ФГУП «Канал имени Москвы», Волго-Балтийского водного пути, Волго-Донского судоходного канала, Волжско-Камского водного каскада.

В результате выполнения восстановительных и ремонтных работ в 2008 - 2009 годах улучшилось техническое состояние 5 аварийных сооружений и 12 предаварийных сооружений.

Фактическое значение показателя в 2008 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 35,4 %, в 2009 г. ожидается значение данного показателя на уровне 35,5 %.

В 2009 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 сравнению с аналогичным показателем 2008 года увеличилась на 0,1 % и составила 35,5 %. В 2009 г. протяженность ВВП с освещаемой и отражательной обстановкой увеличилась на 94 км. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 мая 2008 г. № 623-р из Перечня внутренних водных путей Российской Федерации были исключены водные пути с освещаемой обстановкой Азово-Донского бассейна протяженностью 87 км.

В 2009 г. проводился капитальный ремонт гидротехнических сооружений на 76 объектах, в том числе 40 переходящих объектов, 4 вновь начинаемых и на 32 объектах разрабатывается проектно-сметной документации для производства работ по капитальному ремонту будущих лет.

В 2009 г. из 40 переходящих объектов будет завершён капитальный ремонт 13 объектов: подкрановых путей технологических кранов Балаковского РГСИС ФГУ «Волжское ГБУ»; ворот, стен камер и подходных пал шлюза № 4 ФГУ «Севводпуть»; направляющего аппарата гидроагрегата № 4 Шекснинской ГЭС, переправы через Новоладожский канал в п.Вороново ГБУ «Волго-Балт»; направляющей дамбы низового судоходного подходного канала, кровли здания закрытого распределительного устройства и оборудования понижающей подстанции ОРУ 35/6 электроснабжения Красноярского судоподъёмника «Енисейречтранс»; двустворчатых ворот нижней головы шлюза № 2 ФГУ «Беломорканал»; судоходной плотины гидроузла № 2 на р.Северский Донец, трансформаторной подстанции ТП-45 ремонтно-механических мастерских в г.Константиновске и помещений административного здания с усилением фундаментов Нижне-Донского РГС ФГУ «Азово-Донское ГБУВПиС»; гидроагрегата №1 ГЭС-191 ФГУП «Канал имени Москвы».

В рамках декларирования безопасности гидротехнических сооружений в 2009 г. проведено 24 преддекларационных обследования (Чайковского шлюза ФГУ "Камводпуть", Пролетарского, Веселовского гидроузлов ФГУ «Азово-Донское ГБУВПиС», Угличского шлюза № 10-У, гидроузлов «Белоомут», Ивановского, Карамышевского, Перервенского и №№ 2, 3, 4, 6, 7, аварийных ворот № 104, напорных сооружений Вышневолоцкого водохранилища ФГУП «Канал имени Москвы», гидроузлов №№ 2, 4, 5, 15 и плотины № 21 ФГУ «Беломорканал», гидроузлов №№ 1, 2 ФГУ «Севводпуть», Фёдоровского шлюза ФГУ «Кубанское ГБУВПиС», гидроузла № 9 ФГУ Волго-Донское ГБУВПиС), разработаны и представлены на утверждение в Ространснадзор - 37 деклараций безопасности СГТС, из них в настоящее время утверждена 31 декларация безопасности, на рассмотрении в Росморречфлоте находится 1 декларация безопасности, в конце года будут представлены на рассмотрение ещё 2 декларации безопасности для последующего направления их на утверждение в Ространснадзор.

В рамках программы 1.3.4 «Строительство и реконструкция объектов водного транспорта в рамках непрограммной части Федеральной адресной инвестиционной программы» в 2009 г. продолжалось строительство причальной стенки в Нижнеленинском международном речном порту на реке Амур, в том числе завершено строительство паромного причала, идет строительство грузового причала, начато изготовление порталного крана. Сдача объекта в эксплуатацию - в 2010 году.

Завершены мероприятия по обеспечению судоходства на р. Амур в условиях эксплуатации Бурейской ГЭС. Выполнены дноуглубительные работы в объеме 7483,64 тыс. куб.м., в том числе на участках средний Амур 6090,11 тыс. куб.м., нижний Амур 1393,53 тыс.куб. м.

Построено судно экологического мониторинга и производства гидрографических работ. Акт приемки законченного строительством объекта утвержден распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта от 20.11.2009 № АД-240-р. Эксплуатирующей организацией объекта определено ФГУ «Амурводпуть».

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.

В 2009 году по линии Росморречфлота выполнены мероприятия по оснащению:

8 контрольно-корректирующими станциями (ККС) в портах Иркутск, Усть-Кут, Тас-Тумус, Туруханск, Сумароково, Подкаменной Тунгуске; в Арктике – на мысе Стерлигова и на реке Индигирка (в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 12.09.2008 № 680);

39 береговыми станциями автоматической идентификационной системы (АИС) внутренних водных путей (в том числе – 7 АИС в интересах ГБУ «Волго-Балт», 16 АИС - ФГУ «Волжское ГБУ, 7 АИС – «Волго-Донское ГБУ», 5 АИС – «Азово-Донское ГБУВПиС», 4 АИС – ФГУП «Канал им. Москвы»);

40 промерно-изыскательскими комплексами различной комплектации для государственных бассейновых управлений;

250 судовыми комплектами системами мониторинга с использованием системы ГЛОНАСС (в интересах Обского, Обь-Иртышского и Амурского ГБУВПиС);

49 судов (пассажирских, перевозящих опасные грузы и валовой вместимостью более 500 рег.т.) подведомственных Росморречфлоту бассейновых управлений комплектами аппаратуры с использованием системы ГЛОНАСС.

Помимо этого, в 2009 г. созданы комплекты электронных навигационных карт внутренних водных путей (11,92 тыс. км. ВВП).

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

В 2009 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 2010 г. предполагается соотношение темпов роста аэропортовых сборов в аэропортах районов Крайнего Севера и темпов роста потребительских цен на уровне 1,2.

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 37,4 млрд. руб., из которых 27,8 млрд. руб. – это расходы на ликвидацию перекрестного субсидирования пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Количество пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом в 2009 г. ожидается на уровне 510 тыс. чел.

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 сопровождается 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 1173 единиц в 2008 году. Вместе с тем, в связи с сокращением объема финансирования данной задачи в соответствии с Федеральным законом от 28 апреля 2009 г. № 76-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2009 год и

на плановый период 2010 и 2011 годов» величина показателя по итогам 2009 года составит не более 1210 единиц. В связи с существенным уменьшением объема субсидий на реализацию подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» в Федеральном законе от 2 декабря 2009 года № 308-ФЗ «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» и в предельных объемах финансирования из федерального бюджета на 2011-2012 гг., величина данного показателя в 2011 и 2012 годах планируется равной нулю.

По **третьей цели** в соответствии с объемами бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», установленными в Федеральном законе от 2 декабря 2009 г. № 308-ФЗ «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» и в предельных объемах финансирования из федерального бюджета на 2011-2012 гг., доведенных Министерством финансов Российской Федерации, долю протяженности входящих в систему международных транспортных коридоров автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, предусмотрено уменьшить в 2012 г. до 29,1 % общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров (в 2008 г. значение данного показателя составило 38,6 %). Долю протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в составе международных транспортных коридоров увеличится в 2012 году до 30,8 % общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров (в 2008 г. – 27,5 %).

Ожидаемый объем перевалки грузов в морских портах за 2009 г. составит 475 млн. тонн .

Не смотря на значительное сокращение финансирования, в 2010 г. будет продолжено строительство олимпийских объектов, морского пассажирского терминала на Васильевском острове г.Санкт-Петербург, формирование акваторий южной и северной частей морского торгового порта Усть-Луга, строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в портах Оля, Невельск, Ванино, Махачкала.

Высокие темпы роста потребности в морских перевозках грузов обуславливают необходимость ускорения 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 рамках реализации задачи 3.3 «Увеличить парк морских обслуживающих судов» предусмотрено строительство линейного дизельного ледокола мощностью 25 МВт. В 2009 г. планируется завершение проектных работ, а с 2010 г. начало строительства.

Особое значение имеет ввод в эксплуатацию в 2009 г. морского железнодорожно-автомобильного паромного комплекса в морском торговом порту Усть-Луга и железнодорожного паромного комплекса в г.Балтийске, поскольку они предназначены не только для выполнения перевозок грузов, но и для обеспечения надежной транспортной связи Калининградской области с основной территорией Российской Федерации.

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» соотношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений составит в 2009 г. 82,5 % .

Доля выданных разрешений на использование воздушного пространства Российской Федерации в общем количестве поданных запросов в 2009 г. составит 99,2 %.

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» уровень охвата зоны ответственности Российской Федерации акватории Мирового океана средствами глобальной морской системы связи при бедствиях и для обеспечения безопасности увеличился с 76 % в 2008 г. до 78 % в 2009 г.

В 2009 г. подведомственной организацией Росморречфлота (ФГУП «Гидрографическое предприятие») выполнены следующие виды работ по навигационно-гидрографическому обеспечению (НГО) на трассах Северного морского пути:

обеспечена работа по регламенту 290 объектов средств навигационного оборудования (СНО) в зоне ответственности ФГУП «Гидрографическое предприятие» (замена источников питания, ремонт и восстановление знаков, закупка топлива, запасных частей, закупка и доставка строительных материалов, экспедиционные работы), обеспечение работы (как объекта СНО) контрольно-корректирующей станции ГНСС ГЛОНАСС/GPS на острове Олений, с использованием гидрографических судов и судов вспомогательного флота;

осуществлена съемка рельефа дна на лимитирующих участках реки Енисей с использованием гидрографических судов и судов вспомогательного флота в количестве 2500 пр. км промера, изменена расстановка плавучего ограждения по материалам съемки и откорректированы электронные навигационные карты (ЭНК) на эти участки;

доставлено и смонтировано 40 комплектов альтернативных источников питания (АИП), включая ветрогенераторы, солнечные панели, блоки накопления энергии и аппаратуру управления комплексом, на объектах СНО в море Лаптевых, проливе Югорский Шар, Енисейском заливе, на реке Енисей;

приобретались средства навигационного оборудования для трасс Северного морского пути, а также оборудование для гидрографических судов (судовые РЛС, аккумуляторы, дизельные установки, кабель, оборудование для судовых двигателей и ЗИП, буи, вехи).

камеральная обработка результатов съемки рельефа дна, в том числе выполненной в предыдущий период, с изготовлением по обработанным данным 83 электронных навигационных карт ЭНК и корректуры 72 ЭНК;

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 2008 г. увеличено на 1,9 млрд. руб. в связи с началом разработки проектной документации на строительство аварийно-спасательных судов.

В 2009 году проведено 53 поисково-спасательных операции, при этом спасено 156 чел., а также 27 операций по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море

Подготовлено и проведено - 4 учения:

26.02.2009 - международное учение по связи «Браво» в рамках Бухарестской конвенции;

19.05.2009 - комплексное бассейновое учение «Поиск и спасение людей, терпящих бедствие на море. Локализация и ликвидация аварийного разлива нефтепродуктов на море и береговой черте», залив Анива (о. Сахалин);

24.06.2009 - бассейновое учение «Организация взаимодействия ФГУ «АМП Тамани», объектов транспортного комплекса и портовых организаций в структуре функциональной подсистемы при ликвидации разливов нефтепродуктов на акватории РПП «Таманский» морского порта Кавказ»;

16.07.2009 - комплексное бассейновое учение «Поиск и спасение людей, терпящих бедствие и ликвидация разлива нефти на море в поисково-спасательном районе МСКЦ Калининград».

Россия участвовала в проведении следующих мероприятий в рамках международного сотрудничества:

10.04.2009 - в учении по связи «НОУПАП Браво» в рамках Плана действий северо-западной части Тихого океана, организовала и провела учение Республика Корея;

28.04.2009 - в финско-российском учении по ЛРН в районе порта Котка, Финляндия;

28-29.07.2009 - в ирано-российском учении по поиску спасанию и ЛРН в районе порта Энзели;

05.08.2009 - в российско-корейском учении на тему «Пресечение преступной деятельности в морском пространстве. Оказание помощи аварийному судну, терпящему бедствие, спасение людей на море и ликвидация разлива нефти на море», залив Анива (о. Сахалин);

25-27.08.2009 - в учении «Valex Delta 2009» в рамках Хельсинкской конвенции, участники - прибалтийские государства, акватория Рижского залива, Латвия;

26.08.2009 - в учении по поиску и спасанию людей и ЛРН «RODELTA-2009» в рамках Конвенции о защите Черного моря от загрязнения 1992 г. с участием причерноморских государств, подходы к порту Констанца, Румыния;

08.09.2009 - в учении «BARENTS-RESCUE – 2009» в рамках соглашения стран Баренц-Арктического региона (Швеция, Норвегия, Финляндия и Россия), Баренцево море, организовывало и провело учение МЧС России;

08.10.2009 - в международном учении по связи «Браво» в рамках Бухарестской конвенции, организовала и провела учение Турция.

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 14,3 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** в имеют следующие значения. В 2009 г. доля воздушных судов, приобретенных с использованием государственной поддержки, в общем количестве вновь приобретенных воздушных судов отечественного производства составит 36,8 %, при этом приобретено 25 воздушных судна.

Поставки новых воздушных судов авиакомпаниям России позволят повысить их конкурентоспособность на мировых рынках авиaperевозок, удержать уровень роста

авиационных тарифов ниже уровня инфляции, повысить эффективность функционирования гражданской авиации.

Министерство в 2010-2012 гг. продолжит работу, направленную на реализацию крупных инфраструктурных проектов, осуществляемых на принципах государственно-частного партнерства.

Совершенствование законопроектной базы транспортного комплекса - одна 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 законопроектную деятельность на основе планов законопроектной деятельности Правительства Российской Федерации и Министерства.

В 2010-2012 годах Министерство планирует разработать, согласовать и представить в Правительство Российской Федерации следующие проекты федеральных законов:

в области гражданской авиации

«О внесении изменений в статью 69 Воздушного кодекса Российской Федерации» (в части наделения Правительства Российской Федерации полномочиями по определению порядка возмещения расходов операторов аэропортов по обеспечению полетов воздушных судов государственной авиации за счет средств федерального бюджета);

«О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» (в части реализации стандартов Международной организации гражданской авиации);

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

«О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части совершенствования регулирования отдельных видов деятельности в аэропортах, уточнения понятия «аэродром федерального значения», наделения Правительства Российской Федерации полномочиями по определению перечня социально-значимых аэропортов);

в области морского и речного транспорта

«О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (в части реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации).

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с расширением сферы действия Российского международного реестра судов и совершенствования его функционирования».

"Об обязательном страховании гражданской ответственности судовладельцев, эксплуатирующих морские суда и суда внутреннего водного транспорта за причинение ущерба окружающей среде и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

«О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта» (в части установления правовой основы плавания судов под флагами иностранных государств по внутренним водным путям Российской Федерации).

«О Фонде охраны водной среды от загрязнения с судов опасными и вредными веществами».

«О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в части исключения нормы, предусматривающей принятие порядка уничтожения или обезвреживания опасных грузов в морских портах, а также совершенствования регулирования отношений в области охраны в морских портах).

«О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (в части реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации).

«О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с расширением сферы действия Российского международного реестра судов и совершенствования его функционирования».

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

«О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в связи с необходимостью реализации положений Кодекса торгового мореплавания, создания условий, необходимых для правового регулирования отношений, возникающих из торгового мореплавания, в части применения мер административной ответственности).

в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта

«О метрополитенах и других видах скоростного внеуличного транспорта».

«Об организации перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

в области железнодорожного транспорта

«Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» в целях создания законодательной базы, позволяющей организовать эффективное управление и распоряжение имуществом железнодорожного транспорта, а также установить правовой режим отдельных объектов имущества железнодорожного транспорта;

«Об организации регулярного железнодорожного пассажирского сообщения в Российской Федерации». Основной идеей законопроекта является формирование новой модели организации обслуживания населения железнодорожным транспортом во всех видах сообщения (дальнее и пригородное) на основе договора перевозки и Российской

Федерации в лице уполномоченного федерального органа исполнительной власти или субъекта Российской Федерации, позволяющей способствовать решению социально-экономических задач на федеральном и региональном уровнях в части повышения мобильности населения и обеспечения возмещения экономически обоснованных затрат организаций железнодорожного транспорта, выполняющих данные перевозки).

«О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

«О высокоскоростном железнодорожном транспорте»;

«Об обязательном страховании рисков при перевозках железнодорожным транспортом грузов, в том числе опасных грузов».

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 водном транспорте.

В стадии завершения находится создание интегрированных комплексов на железнодорожном и воздушном 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 2010-2012 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.