

---

# **ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**на период до 2020 года**

---

**Рассмотрена на заседании Государственного Совета Российской Федерации 29 октября 2003 года**

**Одобрена Распоряжением Правительства Российской Федерации от \_\_\_\_\_ 2004 года № \_\_\_\_\_**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b>	<b>5</b>
<b>РАЗДЕЛ 1. МИССИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ</b>	
<b>РАЗДЕЛ 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ</b>	
<b>2.1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>	<b>12</b>
2.1.1. Принципы и основные направления совершенствования системы государственного регулирования транспортной деятельности	12
2.1.2. Совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности на транспорте	16
2.1.3. Управление государственным имуществом на транспорте	18
<b>2.2. РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ</b>	<b>19</b>
2.2.1. Основные направления развития конкуренции на рынке транспортных услуг	20
2.2.2. Совершенствование антимонопольного регулирования	20
2.2.3. Тарифно-ценовое регулирование	21
2.2.4. Участие государства в деятельности рынка транспортных услуг и государственная поддержка	23
<b>2.3. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ</b>	<b>24</b>
2.3.1. Общие принципы развития транспортной инфраструктуры	24
2.3.2. Развитие опорной транспортной сети	25
2.3.3. Транспортные коридоры и региональные особенности развития опорной транспортной сети	27
2.3.4. Развитие транспортной инфраструктуры крупнейших городов	28
<b>2.4. РОССИЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ</b>	<b>30</b>
<b>2.5. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ</b>	<b>32</b>
<b>2.6. ГАРМОНИЗАЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ПОВЫШЕНИЕ ЕЕ БЕЗОПАСНОСТИ</b>	<b>38</b>

### **РАЗДЕЛ 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРУКТУРНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА**

3.1. РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ	41
3.2. РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И РЕФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ	44
3.3. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА	47
3.4. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА	48
3.5. РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И РЕФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ВНУТРЕННИМИ ВОДНЫМИ ПУТЯМИ	51
3.6. РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОГО ТРАНСПОРТА	52
3.7. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА	53
3.8. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	57

### **РАЗДЕЛ 4. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ И РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА**

4.1. ФОРМИРОВАНИЕ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ И ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ	59
4.2. НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА	62
4.3. РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	66

### **РАЗДЕЛ 5. ЭТАПНОСТЬ И МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ**

73

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**Состояние и развитие транспорта имеют для Российской Федерации исключительное значение.** Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей.

Исторически развитие транспорта во многом предопределило экономическое и пространственное развитие России, способствовало укреплению ее целостности и международного влияния. Создание российского флота и морских портов, трассы Северного морского пути, строительство Транссибирской, Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, системы водных путей европейской части России, создание развитой национальной сети воздушных сообщений были значимыми вехами не только для транспорта, но и для всей страны. Транспорт всегда был одним из главных инструментов в решении крупнейших политических и экономических задач, в обеспечении обороноспособности страны.

Выбор России в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 90-х годов, и начавшиеся реформы существенно изменили условия работы транспорта и характер спроса на транспортные услуги. Обеспечение гарантированных Конституцией Российской Федерации свободы передвижения граждан, единства экономического пространства и свободного перемещения товаров и услуг потребовало целенаправленного опережающего устойчивого развития транспорта.

В первое десятилетие реформ на транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. Созданы основы правовой базы транспорта, отвечающей новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности. В основном, завершена приватизация.

Значительно возросла системообразующая роль транспорта и взаимосвязь задач его развития с приоритетами социально-экономических преобразований. Транспорт в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки грузов и пассажиров, наблюдалось снижение грузоемкости экономики и рост подвижности населения. Начиная с 2000 года рост транспортных услуг в среднем в год составлял для пассажирских перевозок 6,7 % , для грузовых - 3,8%, при ежегодном экономическом росте в среднем около 6,1%

**Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития недостаточным.**

Подвижность населения России почти в 2,5 раза ниже, чем в развитых зарубежных странах, поскольку отсутствие опорной транспортной сети на всей

территории страны препятствует развитию единого экономического пространства и росту личной мобильности.

Выравниванию экономического развития субъектов Российской Федерации препятствует значительная региональная неравномерность в развитии транспортной сети. Наиболее существенны различия между Европейской частью России, с одной стороны, и регионами Сибири и Дальнего Востока - с другой. Кроме того, при наличии узких мест в коммуникациях развитых центральных районов и крупных городов около 28 тысяч населенных пунктов, в которых проживают более 12 миллионов человек, не имеют круглогодичного доступа к основным наземным коммуникациям.

Рост личной мобильности граждан, развитие малого и среднего бизнеса, которые в рыночных условиях невозможны без высокого уровня автомобилизации страны, сдерживаются недостаточным развитием сети автомобильных дорог.

Доля транспортных затрат в себестоимости продукции относительно высока и составляет 15-20% против 7-8% в странах с развитой рыночной экономикой. Наряду с такими объективными факторами, как большие расстояния перевозки и сложные природные условия, это связано с недостаточным уровнем развития системы товародвижения.

Растущий спрос на качественные транспортные услуги удовлетворяется не полностью из-за недостаточного технического уровня транспортной системы и накопленного отставания в области транспортных технологий.

Значительный рост объемов перевозок, в том числе, связанных с экспортом угля, нефтеналивных грузов, продукции химической и нефтехимической промышленности, других грузов, в том числе в контейнерах, сдерживается дефицитом пропускных и провозных возможностей.

Возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются не полностью, поскольку не до конца используется транзитный потенциал России, а положение отечественных перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг не отвечает их реальным возможностям.

Сохраняется определенная зависимость внешней торговли от иностранных коммуникаций и перевозчиков, поскольку значительная часть флота, контролируемого российскими судовладельцами, зарегистрирована в иностранных судовых реестрах, мощности портовой инфраструктуры позволяют обеспечивать не более 75% переработки российских внешнеторговых грузов, а существующая система магистральных трубопроводов не полностью отвечает современной и перспективной структуре экспортных грузопотоков.

Показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. Показатель числа погибших в ДТП в расчете на 1000 автомобилей в 4 раза превышает аналогичный показатель в развитых странах.

Доля транспорта в загрязнении окружающей среды достигает 33%, что превышает аналогичный показатель развитых стран мира более чем в 1,7 раза.

**На фоне роста спроса на транспортные услуги и еще более значительного его увеличения в прогнозной перспективе в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях сохраняется ряд нерешенных внутренних проблем.**

На транспорте не завершены структурные преобразования.

Не преодолены тенденции старения основных фондов. Не во всех секторах транспортного комплекса сложились современные механизмы устойчивого воспроизводства и современные бизнес-модели развития транспортных операторов.

Недостаточен технический и технологический уровень транспортной техники и оборудования.

Далеко не полностью реализованы возможности взаимодействия транспорта с отечественным транспортным машиностроением, отраслями нефтехимии, приборостроения и связи.

Отсутствует необходимая комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы, а также в координации и взаимодействии различных видов транспорта.

На пассажирских перевозках различными видами транспорта отсутствуют эффективные механизмы финансовой компенсации перевозок льготных категорий пассажиров, что приводит к значительным убыткам транспортных организаций.

**Проблемы в развитии транспорта усиливают инфраструктурные ограничения, создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным в условиях перехода национальной экономики в фазу устойчивого роста.**

Валовый внутренний продукт за период с 1998 по 2003 годы вырос более чем на 30%. Значительно увеличились объемы производства в основных грузообразующих отраслях, в частности, в топливной промышленности - на 30% , в черной металлургии – на 28%, в строительстве – более чем на 40%. Рост продукции сельского хозяйства составил около 30%, лесной промышленности – 32%, машиностроения и металлообработки – почти 50%. Объем внешней торговли вырос на 35%, экспорт – на 50%, импорт – на 15%.

Руководством страны поставлена задача повышения темпов экономического роста, удвоения за десять лет валового внутреннего продукта, значительного повышения жизненного уровня граждан России.

Наиболее динамичные изменения в экономике произойдут в случае реализации «сценария ускоренной диверсификации», на который и ориентирована транспортная стратегия (сценарные условия развития экономики России в период реализации транспортной стратегии приведены в приложении 3). Данный сценарий предполагает достижение среднегодовых темпов роста ВВП в размере 5-6% с последующим их повышением до 6-8% в период 2007-2015 годы при интенсификации инвестиционной деятельности и быстром росте реальных доходов населения. В структуре ВВП увеличится доля обрабатывающих отраслей, экспорт товаров вырастет в 1,3 раза, импорт - более чем в 2 раза. Объем инвестиций в основной капитал к 2020 году должен вырасти в 7 раз. Указанный сценарий характеризуется благоприятным

развитием торгово-экономического и политического сотрудничества с зарубежными партнерами, включая позитивные тенденции в процессах международной интеграции, а также вступление в ВТО на благоприятных для России условиях.

При реализации этого сценария транспорт должен не только обеспечить растущий спрос на транспортные услуги, но и стать одним из катализаторов экономического развития и повышения конкурентоспособности российской экономики, важным фактором повышения уровня жизни и развития регионов, инструментом активного геостратегического позиционирования России. В транспортной системе потребуются значительные инвестиции для снятия инфраструктурных ограничений и для технологической модернизации транспорта.

Положения Концепции государственной транспортной политики, одобренной Правительством Российской Федерации в 1997 году<sup>1</sup>, сформулированные в период кризисного развития экономики, частично реализованы, частично утратили актуальность в изменившихся социально-экономических условиях.

Изменившиеся социально-экономические условия потребовали уточнения приоритетов развития транспортной системы и задач государства в области развития транспорта.

**Транспортная стратегия Российской Федерации разработана и одобрена Правительством Российской Федерации в соответствии с поручением Президента Российской Федерации, данным по итогам рассмотрения этого вопроса на заседании Государственного Совета 29 октября 2003 года.**

**Транспортная стратегия Российской Федерации основывается на положениях Конституции Российской Федерации, посланий Президента России Федеральному Собранию, Стратегии развития Российской Федерации до 2010 года, других программных документов. Количественные оценки основаны на показателях современного состояния экономики и прогнозах социально-экономического развития страны и ее регионов на среднесрочную и более отдаленную перспективу, а также на соответствующих научных разработках.**

**Транспортная стратегия Российской Федерации определяет приоритеты государственной транспортной политики Российской Федерации, основные направления развития опорной транспортной инфраструктуры страны, приоритетные задачи институциональных реформ на транспорте, а также основные задачи развития транспортной системы и направления их решения на отдельных видах транспорта с учетом их специфики на период до 2020 года.**

В первом разделе определена миссия государства в сфере функционирования и развития транспортной системы и пять стратегических целей, направленных на ее реализацию, а также показатели, характеризующие достижение поставленных целей.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1997 г. № 1143.

Во втором разделе сформулированы приоритетные направления государственной транспортной политики обеспечивающие достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления:

- управление транспортной системой;
- совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности;
- повышение эффективности использования государственного имущества;
- регулирование рынка транспортных услуг;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- международная деятельность;
- совершенствование транспортной техники, транспортных технологий и развитие транспортного машиностроения;
- гармонизация развития транспортной системы и повышение ее безопасности.

В третьем разделе разработаны основные направления государственной политики и необходимые структурные преобразования на отдельных видах транспорта.

В четвертом разделе разработаны основные принципы формирования опорной транспортной сети, направления развития инфраструктуры отдельных видов транспорта и крупнейшие инфраструктурные проекты, непосредственно связанные с реализацией социально-экономических приоритетов общегосударственного значения, а также региональный разрез развития инфраструктуры.

В пятом разделе представлены этапность и механизм реализации транспортной стратегии.

Транспортная стратегия является основой для разработки целевых программ в области транспорта и смежных с транспортом отраслях экономики, решения социальных, оборонных и других зависящих от транспорта проблем развития отдельных отраслей, регионов и экономики в целом.

Положения транспортной стратегии являются базой для единого понимания роли транспорта и перспектив его развития органами исполнительной и законодательной власти различных уровней, бизнесом, пользователями транспортных услуг, всеми слоями общества.

## **РАЗДЕЛ 1. МИССИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

Миссия государства в сфере функционирования и развития транспортной системы Российской Федерации определена как содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам и превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

На реализацию данной миссии направлены следующие стратегические цели:

1. Развитие современной, развитой и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение движения потоков пассажиров, товародвижения, 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.

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.

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.

4. Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Достижение этой цели позволит обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб и повысить уровень мобилизационной готовности, и таким образом позволит создать необходимые условия для соответствующего уровня общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

5. Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе. Достижение этой цели означает наличие надлежащим образом подготовленных проектов и механизмов перераспределения финансового капитала в транспортный сектор, наличие законодательной базы частного-государственного партнерства в том числе по концессионной схеме по принципу «построил-использовал-передал», определенность и устойчивость планов государства по развитию объектов транспорта.

**Реализация транспортной стратегии Российской Федерации позволит достичь к 2020 году следующих результатов:**

будет завершено создание единой опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест»;

снижение транспортных расходов пользователей автомобильных дорог, за счет уменьшения себестоимости автомобильных перевозок, по сравнению с 2000 годом, составит 16 %;

подвижность населения вырастет на 50% (в 2003 году этот показатель составлял в России 4100 км на одного гражданина в год, в развитых странах – более 10 000 км);

большинство населенных пунктов будет иметь круглогодичный доступ к основным коммуникациям;

на 27,1 тыс. ед. увеличится численность сельских населенных пунктов, по сравнению с 2000 годом, с которыми будет обеспечена постоянная круглогодичная связь по дорогам с твердым покрытием с дорожной сетью общего пользования;

восемь из десяти российских семей смогут активно пользоваться автомобилем (в 2003 году в России автомобилем в среднем пользовалась каждая вторая семья, в странах Западной Европы в среднем насчитывается около 1,5 автомобиля на семью);

значительно повысится комфортность и качество сервиса на пассажирских перевозках, получат развитие единые автоматизированные системы заказа и бронирования билетов;

мощности портовой инфраструктуры позволят обеспечивать до 90-95% внешнеторговых операций (в 2003 году указанный показатель составлял 75%);

грузоёмкость ВВП снизится на 8-10% (в 2003 году в России она составляла 9,5 ткм\USD ВВП, в развитых странах – порядка 1. В СССР этот показатель превышал 12);

скорость грузового сообщения возрастет на 15-20%, а в основных международных транспортных коридорах – на 20-30%;

индекс роста транспортных тарифов не превысит 0,8-0,9 темпов инфляции (в 2003 году это соотношение было на уровне 1,1);

более 50% тоннажа контролируемого Россией торгового флота будет зарегистрировано в национальных реестрах (в 2003 году в российских реестрах было зарегистрировано 35% тоннажа флота российских судовладельцев);

транзитные перевозки через территорию России составят 90-100 млн. тонн в год;

показатель числа погибших на 1000 автомобилей снизится на 50% (2003 году в России он составил 1,2; в развитых странах - порядка 0,3);

на 25% снизится количества дорожно-транспортных происшествий, по сравнению с 2000 годом, из-за сопутствующих дорожных условий; (допол.)

доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в полтора раза и составит 22% (в 2003 году в России она составляла – 33%, в развитых странах – менее 20%);

будет создана и введена в действие система топографо-геодезического и навигационного обеспечения позволяющая решать задачи безопасной

эксплуатации транспорта, мониторинга состояния транспортных коммуникаций и оптимизации движения транспорта.

## **РАЗДЕЛ 2. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**

### **2.1. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

#### **2.1.1. Принципы и основные направления совершенствования системы государственного регулирования транспортной деятельности**

**Государственное регулирование транспортной деятельности, государственное финансирование отдельных элементов транспортной системы и видов транспортной деятельности в условиях рынка остаются объективной необходимостью.** При этом государство исходит из необходимости сокращения своего участия в транспортной деятельности, которое в настоящее время является, в целом, избыточным.

В основу транспортной политики государства положен принцип разделения государственных задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, повышает эффективность государственного регулирования на транспорте, направляя его на повышение качества обслуживания и снижение общественных затрат, связанных с транспортной деятельностью.

**При безусловных отраслевых и региональных различиях в транспортной системе на макроуровне государство рассматривает транспорт как единый объект управления.** Согласованное развитие и организация взаимодействия различных видов транспорта делают транспорт единым комплексом, что обеспечивает дополнительный системный эффект. Единство государственного управления транспортом предполагает:

развитие на единых принципах правовых основ транспортной деятельности;

развитие на единых принципах государственного регулирования всех видов транспорта;

сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта;

координацию развития инфраструктуры различных видов транспорта, в первую очередь – в транспортных узлах и на подходах к ним;

развитие интермодальных перевозок на основе единых технических и информационных стандартов и технологий, а также унифицированных перевозочных документов;

координацию обеспечения средствами транспорта безопасности и обороноспособности страны;

согласование интересов и объединение усилий различных уровней исполнительной власти в развитии транспортной системы и "стыковку" транспортных систем отдельных регионов,

регулирование межвидовой конкуренции;

формирование на транспорте единого информационного пространства;

согласование интересов и объединение усилий государства и бизнеса в развитии транспортной системы.

**Сферами ответственности государства в управлении транспортом являются:**

совершенствование правовых основ транспортной деятельности;

решение задач оборонного и мобилизационного характера;

создание условий для обеспечения безопасности и антитеррористической защиты на транспорте;

обеспечение соответствия развития опорной транспортной инфраструктуры развитию производительных сил;

обеспечение работоспособности опорной транспортной инфраструктуры, определение стабильных источников инвестиций для её обновления;

выработка и контроль выполнения стандартов безопасности транспортных процессов и воздействия транспорта на окружающую среду, в том числе - установление требований к транспортным средствам и системам;

проведение структурных преобразований на транспорте;

устранение и недопущение возникновения правовых и административных барьеров в процессах перевозок пассажиров и грузов, а также оказания сопутствующих им услуг;

выработка и контроль соблюдения правил конкуренции и условий недискриминационного доступа к инфраструктуре;

выработка и реализация эффективной тарифно-ценовой политики на транспорте;

обеспечение транспортного обслуживания для всех слоев населения и регионов страны. Целевая поддержка пользователей или операторов в тех случаях, когда рынок не может обеспечить такого обслуживания;

совершенствование системы контроля и надзора в транспортном комплексе, усиление контрольных органов, совершенствование правовых основ их функционирования;

обеспечение интеграции транспортной системы России в мировую транспортную систему, в том числе – в рамках интеграционных процессов на постсоветском пространстве.

**Сферами, в которых государство стимулирует и поддерживает необходимые изменения, являются:**

реализация инвестиционных проектов, особо значимых для ликвидации узких мест и недостающих звеньев в транспортной инфраструктуре, обеспечение притока инвестиций в транспортный сектор;

развитие конкуренции на рынке транспортных услуг;

прекращение перекрестного субсидирования одних видов деятельности за счет других;

инновации на транспорте, внедрение наиболее эффективных технологий перевозок грузов и пассажиров;

развитие экспорта транспортных услуг и создание благоприятных условий для отечественных транспортных операторов на международных рынках транспортных услуг;

повышение доступности транспортных услуг для населения с низкими доходами, инвалидов, пенсионеров, учащихся;

развитие социального партнерства на транспорте;

развитие транспортной системы в интересах обеспечения задач в области обороны и безопасности государства.

**Важнейшей сферой ответственности государства является обеспечение безопасности функционирования транспорта.**

Государственное регулирование в области обеспечения безопасности строится на следующих принципах:

гарантированное обеспечение государством функционирования и развития систем обеспечения безопасности на транспорте;

распространение государственного контроля и надзора в области безопасности на производителей, импортеров и владельцев транспортных средств любых форм собственности и видов деятельности;

обеспечение адекватности применяемых санкций (наказаний) степени общественной опасности нарушений норм и правил;

координация действий по обеспечению антитеррористической безопасности на транспорте;

формирование единых принципов и подходов к профессиональному отбору, подготовке и переподготовке работников транспортной сферы;

укрепление кадровой профессиональной базы транспорта, совершенствование системы специализированных, в том числе – закрытых учебных заведений в соответствии с перспективными требованиями к высококвалифицированным специалистам транспорта.

**Государственное управление транспортом включает меры, учитывающие универсальный характер транспортной деятельности.**

Значительное повышение доступности и расширение использования автомобилей, речных и воздушных судов для личных потребностей и нужд домохозяйств предполагает развитие адекватных форм регулирования и контроля, направленных, прежде всего, на соблюдение требований по обеспечению безопасности и экологических требований в сфере некоммерческого использования транспортных средств.

Важнейшей задачей в этой связи является системное регулирование процесса автомобилизации страны.

**В рамках разграничения предметов ведения и полномочий между федеральными, региональными и местными органами управления транспортом на федеральном уровне:**

принимаются уставы и кодексы, федеральные законы, регулирующие деятельность отдельных видов транспорта;

устанавливаются требования по обеспечению безопасности и экологичности транспортного процесса;

принимаются принципиальные решения по развитию опорной транспортной инфраструктуры;

решаются вопросы, связанные с международной интеграцией в области транспорта, осуществляется регулирование международных перевозок, обеспечивается реализация обязательств Российской Федерации в рамках международных соглашений;

принимаются нормативные правовые акты, относящиеся к межрегиональным перевозкам, и осуществляется их регулирование.

**Федеральное законодательство должно предусматривать возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов, связанных с транспортной деятельностью.**

При этом должны учитываться такие индивидуальные особенности отдельных регионов, как общий уровень развития транспортной системы, соотношение спроса и предложения на транспортные услуги, загруженность транспортной инфраструктуры, показатели безопасности транспортного процесса, экологическая ситуация в регионе.

**Органы государственного управления транспортом осуществляют делегирование отдельных функций, связанных с регулированием транспортной деятельности.**

Делегирование функций осуществляется адекватно развитию рынка транспортных услуг и саморегулируемых организаций транспорта, а также по мере совершенствования системы государственного управления.

**Важным направлением совершенствования государственного регулирования является перестройка системы статистического наблюдения, которая ведется в следующих направлениях:**

сокращение объема данных статистического наблюдения за счет информации, имеющей технологический или корпоративный характер;

дополнение системы статистического наблюдения показателями, необходимыми для принятия управленческих решений в условиях рынка;

унификация форм статистического учета на различных видах транспорта;

охват статистическим наблюдением субъектов транспортной деятельности, не относившихся традиционно к транспортной отрасли;

замена в ряде случаев сплошного статистического наблюдения выборочным;

делегирование отдельных функций мониторинга и статистического наблюдения саморегулируемым организациям.

### **2.1.2. Совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности на транспорте**

**Бюджетное финансирование транспортного сектора должно направляться, прежде всего, на следующие цели:**

обеспечение функций государственного управления в транспортной сфере;

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

обеспечение гарантированной сохранности опорной транспортной сети в условиях растущей нагрузки на нее за счет адекватного бюджетного финансирования;

инициирующее бюджетное финансирование важнейших транспортных проектов;

гарантированное финансирование законодательно закрепленных государственных обязательств, в том числе по финансированию выданных федеральными и региональными властями социальных мандатов;

целевое субсидирование пользователей транспортных услуг или перевозчиков, осуществляющих социально значимые перевозки;

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.

При реализации транспортных проектов за счет бюджетного финансирования обеспечение строительства материалами, техническими средствами, оборудованием, услугами, проектно-конструкторскими и строительно-монтажными работами должно осуществляться в порядке, установленном для выполнения работ для государственных нужд, то есть по результатам открытых конкурсов.

**Совершенствование бюджетной политики в отношении транспорта осуществляется в следующих направлениях:**

оптимизация бюджетной сети в транспортном комплексе;

при субсидировании отдельных видов деятельности - переход от покрытия убытков транспортных операторов к закупке транспортных услуг или к адресной компенсации расходов потребителей транспортных услуг;

увеличение доли иницирующего финансирования инвестиционных проектов с участием частного капитала (или бюджетов субъектов Федерации, местных бюджетов) с частичным использованием средств федерального бюджета;

отказ от полномасштабного финансирования коммерчески окупаемых проектов, концентрация бюджетных средств на реализации проектов, имеющих преимущественно социально-экономическую эффективность;

исключение бюджетного финансирования потенциально конкурирующих между собой инвестиционных проектов с участием государства или инвестиционных проектов при наличии конкурирующих частных проектов;

реализация программно-целевого подхода при планировании и исполнении бюджета по статьям расходов, усиление целевого характера финансирования транспортных проектов;

расширение среднесрочного бюджетного планирования, отражающего стратегические направления развития транспортного комплекса. Поэтапный переход к трех-пятилетнему периоду бюджетного планирования крупнейших инвестиционных проектов и программ;

совершенствование межбюджетных отношений в соответствии с уточнением ответственности и полномочий органов государственного управления различных уровней.

**Перспективная модель финансирования транспортной отрасли должна быть ориентирована на создание условий для повышения ее инвестиционной привлекательности.**

Соответствующими мерами являются:

разработка и реализация экономических механизмов, стимулирующих ускоренное обновление парка транспортных средств;

предоставление государственных гарантий по привлекаемым для финансирования наиболее значимых инвестиционных проектов капиталам отечественных и иностранных инвесторов;

содействие в развитии лизинга современных транспортных средств;

содействие в организации консорциумов и других объединений инвесторов для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участием иностранных инвесторов;

учет особенностей транспортной инфраструктуры при установлении условий аренды государственного имущества, землеотвода и землепользования;

расширение элементов платности пользования инфраструктурой для покрытия соответствующих эксплуатационных расходов.

**Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования транспортной отрасли является государственно-частное партнерство.**

Основной формой государственно-частного партнерства являются концессии, прежде всего - в сфере платных дорог, железнодорожного строительства, развития аэропортов, городского общественного транспорта;

Приоритетной задачей является разработка нормативной правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения государственно-частного партнерства на транспорте.

**При формировании перспективной финансово-экономической модели транспортной системы государство с использованием механизмов экономического регулирования:**

обеспечивает условия для воспроизводства объектов транспортной инфраструктуры, многие объекты которой носят «вековой» характер, с учетом их высокой фондоемкости и длительных периодов амортизации;

стимулирует применение наиболее экономически эффективных, безопасных и экологичных транспортной техники и технологий;

обеспечивает для российских транспортных организаций равные конкурентные условия при работе на международном рынке транспортных услуг с учетом особенностей этого рынка;

исключает создание неоправданных конкурентных преимуществ для одних операторов над другими.

**По мере развития транспортной системы все более широкое применение должен получать принцип "пользователь платит".**

В соответствии с мировым опытом, реализация этого принципа должна стимулировать производство и применение наиболее экономичных и экологичных транспортных средств, рациональное распределение спроса на транспортные услуги между видами транспорта, применение рациональных форм организации перевозок и эффективных транспортных технологий, разумное ограничение транспортных потребностей.

Реализация принципа «пользователь платит», в частности, предполагает:

- приближение стоимости транспортных услуг к полным экономическим издержкам, прежде всего, связанным с экологическим ущербом, наносимым транспортной деятельностью;

- расширение элементов платности в использовании транспортной инфраструктуры.

### **2.1.3. Управление государственным имуществом на транспорте**

**Государство повышает эффективность управления государственной собственностью транспорта, а также создает условия, обеспечивающие деятельность и правоотношения участников гражданского оборота имущества транспорта с учетом целей и задач государственной политики в области имущественных отношений.**

Основными направлениями совершенствования управления государственной собственностью на транспорте являются:

совершенствование порядка взаимодействия органов власти в области управления государственным имуществом;

поэтапное снятие законодательных ограничений на передачу объектов транспорта в собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность при наличии гарантий нормального функционирования и развития указанных объектов после выведения их из федеральной собственности;

совершенствование норм законодательства, регулирующих вопросы оформления прав собственности на государственное имущество транспортной отрасли;

проведение приватизации имущества транспортной отрасли с учетом целей и задач транспортной стратегии;

внедрение современных компьютерных технологий для решения задач учета федерального имущества и показателей эффективности его использования;

совершенствование системы профессиональной подготовки и квалификации руководителей государственных унитарных предприятий и государственных учреждений, а также представителей государства в органах управления открытых акционерных обществ транспортной отрасли;

**Основными направлениями работы по совершенствованию условий деятельности участников гражданского оборота имущества транспорта и их правоотношений, являются:**

совершенствование норм законодательства в целях недопущения несостоятельности системообразующих организаций транспортной отрасли, а также ужесточения ответственности лиц, виновных в преднамеренных банкротствах данных организаций;

разработка законодательства, регулирующего вопросы обращения находящегося в собственности граждан и юридических лиц имущества в государственную собственность;

совершенствование законодательства, регулирующего вопросы долевой собственности на имущество транспортной отрасли;

совершенствование законодательства, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности на транспорте, осуществляемой в форме капитальных вложений;

совершенствование форм и способов передачи государственного имущества в пользование юридическим и физическим лицам, а также порядка изъятия в бюджет государства доходов государственных унитарных предприятий, получаемых ими от передачи в пользование третьим лицам, закрепленного за ними на праве хозяйственного ведения государственного имущества;

содействие созданию интегрированных структур с участием организаций различных секторов транспортной отрасли, иных отраслей народного хозяйства;

совершенствование методов оценки стоимости государственного имущества транспортной отрасли;

совершенствование процедур залога государственного имущества транспортной отрасли.

## 2.2. РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

**Основой функционирования и развития рынка транспортных услуг является конкуренция независимых негосударственных транспортных организаций.**

Наряду с мерами государственного регулирования, направленными на развитие конкуренции, развитию рыночных отношений на транспорте и повышению его привлекательности как сферы предпринимательства и инвестиций способствуют структурные преобразования на отдельных видах транспорта (раздел 2).

### **2.2.1. Основные направления развития конкуренции на рынке транспортных услуг**

Основными направлениями развития конкуренции на рынке транспортных услуг являются:

- совершенствование антимонопольного регулирования;
- поэтапное сокращение сферы ценового регулирования и расширение рынка свободных цен;
- создание условий, обеспечивающих недискриминационный доступ транспортных операторов к транспортной инфраструктуре потребителей транспортных услуг к транспортной инфраструктуре;
- устранение неоправданных административных и экономических барьеров для конкуренции транспортных операторов;
- коммерциализация услуг транспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов;
- совершенствование системы допуска к транспортной деятельности на основе механизмов лицензирования и подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям. Постепенный переход к более «мягким» формам государственного регулирования, включая добровольную сертификацию;
- поддержка малого и среднего бизнеса на транспорте;
- правовое разделение секторов перевозок, выполняемых по найму, и перевозок собственных пассажиров и грузов. Защита профессиональных транспортных операторов от недобросовестной конкуренции со стороны иных владельцев транспортных средств;
- постепенная замена действующих количественных квот качественными;
- содействие развитию транспортной логистики, а также современных информационных технологий в сфере транспорта.

### **2.2.2. Совершенствование антимонопольного регулирования**

Основными направлениями совершенствования антимонопольного регулирования являются:

- совершенствование методик реального контроля рыночной концентрации и оценки фактического уровня конкуренции;
- разграничение рынка транспортных услуг и сектора нерыночной коммерческой эксплуатации транспортных средств и использования транспортных средств для некоммерческих нужд;
- сокращение естественно-монопольных сфер деятельности с постепенным замещением прямого регулирования (в том числе, посредством установления тарифов) на рыночные методы регулирования (в том числе, методами антимонопольного регулирования и контроля);
- разработка и законодательное закрепление, а также публичных договоров на оказание услуг субъектами естественных монополий;
- формирование процедур сорегулирования, позволяющих формировать требования и условия доступа к оказанию услуг с привлечением организаций операторов, пользователей и их объединений.

Государство не вправе ограничивать доступ операторов на рынок.

Основным инструментом, стимулирующим консолидацию транспортного бизнеса, является ужесточение качественных требований к операторам.

Консолидация может осуществляться на корпоративной основе, путем создания альянсов, пулов, использования других механизмов, которые допускает действующее законодательство.

Сегментами рынка транспортных услуг, где консолидация оправдана в первую очередь, являются гражданская авиация, городской общественный транспорт, международные автомобильные перевозки грузов, международный и внутрисоветский туризм.

### **2.2.3. Тарифно-ценовое регулирование**

**Тарифно-ценовое регулирование должно быть, по возможности, ограничено сферами естественных монополий. При этом обеспечивается баланс интересов субъектов регулирования и потребителей их услуг.**

При регулировании тарифов могут решаться следующие основные задачи:

- мониторинг и общего уровня тарифов в целях ограничения их инфляционного влияния;

- ограничение тарифов сверху в целях обеспечения доступности услуг для большинства потенциальных потребителей;

- ограничение тарифов снизу для недопущения кратковременной реализации транспортных услуг ниже себестоимости с целью получения конкурентных преимуществ (демпинга) или долгосрочного применения заниженных цен, заведомо исключающих возможность качественного обслуживания и обеспечения требований безопасности транспортного процесса;

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

- обеспечение в интересах пользователей транспортных услуг разумной стабильности тарифов.

В ходе реализации стратегии при замене льгот отдельным категориям граждан по проезду на различных видах транспорта в натуральной форме на денежные компенсации необходимо вводить эффективные правовые механизмы, обеспечивающие сохранение и возможное повышение ранее достигнутого уровня социальной защиты граждан с учетом специфики их правового, имущественного положения, других обстоятельств, а также с учетом интересов организаций и предприятий транспортного комплекса.

Основными направлениями совершенствования тарифного регулирования на отдельных сегментах рынка транспортных услуг являются:

**На железнодорожном транспорте** необходимо совершенствование методов регулирования тарифов и преysкурантов с учетом принятой Правительством Российской Федерации Программы реформирования железнодорожного транспорта.

На пассажирских железнодорожных перевозках должно осуществляться постепенное сокращение внутреннего перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. По мере развития конкуренции и снижения издержек на пассажирские перевозки будет проводиться дальнейшее дерегулирование тарифов на эти перевозки. Постепенный переход к свободным тарифам будет осуществляться по мере роста благосостояния населения. В первую очередь, свободные тарифы должны устанавливаться на наиболее дорогие категории услуг.

Для основных грузопотоков экспортных грузов, доставляемых в смешанном сообщении, необходима разработка методов комплексного регулирования тарифов различных видов транспорта. Сокращение сферы регулирования тарифов на грузовые перевозки будет возможно по мере развития конкуренции на отдельных видах перевозок.

На железнодорожном транспорте следует проводить регулирование тарифов на федеральном уровне по методикам, учитывающим необходимость сокращения транспортной составляющей в себестоимости продукции.

**В сфере услуг морских портов** регулирование тарифов на услуги субъектов естественных монополий должно быть направлено на повышение привлекательности российских портов для грузовладельцев, поддержку российских перевозчиков при адекватном финансировании мероприятий по обеспечению безопасности судоходства в портах.

В целях развития рыночной конкуренции в потенциально конкурентных секторах естественных монополий проводить выведение отдельных стивидорных компаний морских портов, работающих в одном морском бассейне и реально конкурирующих между собой по перевалке одинаковых грузов, из реестра субъектов естественных монополий на транспорте.

Регулирование тарифов на услуги субъектов естественных монополий в морских портах должна быть взаимосвязано с регулированием тарифов на железнодорожные перевозки с целью повышения конкурентоспособности отечественной продукции, укрепления экономического пространства Российской Федерации, повышения привлекательности услуг российских портов и перевозчиков.

**В сфере услуг речных портов** регулирование сборов, тарифов и плат должно учитывать необходимость обеспечения устойчивого финансово-экономического положения и развития речных портов.

Условием выведения речных портов из перечня локальных естественных монополий является разделение функций портового оператора и перевозчика.

**В сфере услуг аэропортов** регулирование ставок аэропортовых сборов должно быть направлено на повышение привлекательности аэропортов для авиакомпаний, поддержку российских авиаперевозчиков при адекватном финансировании мероприятий по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности. Предпосылки ценовой дискриминации авиаперевозчиков при осуществлении полетов на внутренних линиях должны быть исключены на основе завершения процесса разделения авиапредприятий на аэропорты и авиакомпании.

**Услуги системы организации воздушного движения (ОВД)** рассматриваются как разновидность естественной монополии. В результате

консолидации гражданской части ОВД будет создан единый находящийся в государственной собственности субъект, получающий сборы за аэронавигационное обслуживание (АНО) и осуществляющий за счет этих сборов финансирование текущих затрат на АНО и функции государственного заказчика при модернизации гражданской подсистемы ОВД.

Уровень тарифов на АНО должен зависеть от экономической конъюнктуры в на рынке авиаперевозок и обеспечивать оптимальный уровень тарифов, а также достаточное финансирование мероприятий по модернизации гражданской подсистемы ОВД. Тарифы для отечественных и иностранных авиакомпаний должны быть в течение определенного периода различными с учетом фактического уровня доходности их деятельности на соответствующих маршрутах.

**В сфере услуг городского пассажирского транспорта (ГПТ)** на базовой сети регулярных маршрутов сохранится государственное тарифное регулирование. Однако, по мере разрешения проблемы обеспечения государственных социальных мандатов, назначение этой системы будет меняться. Исчезнет необходимость использования регулируемого тарифа как средства обеспечения перекрестного субсидирования поездок пассажиров, имеющих льготы, что создаст предпосылки к снижению тарифов. Тарифное регулирование будет направлено на решение двух основных задач:

- повышение ценовой доступности услуг ГПТ для менее обеспеченных слоев населения;

- обеспечение ценовой привлекательности услуг ГПТ для среднего класса в целях сдерживания роста числа поездок на личных автомобилях.

Ценообразование на дополнительной маршрутной сети будет основываться на рыночных принципах. В перспективе этот сегмент рынка будет ограничен предоставлением транспортных услуг повышенного качества.

#### **2.2.4. Участие государства в деятельности рынка транспортных услуг и государственная поддержка**

Государство поэтапно сокращает свое участие в качестве предпринимателя на конкурентных рынках перевозочных транспортных услуг.

Государственное участие в акционерных обществах транспорта может быть оправдано только в отношении компаний, которые определяют устойчивость целых сегментов национального рынка транспортных услуг.

Государственная поддержка субъектов рынка транспортных услуг или пользователей допускается в случаях, когда за счет рыночных механизмов не может быть обеспечен достаточный уровень предложения или социально приемлемый уровень тарифов.

Государственная поддержка осуществляется на основе контрактов с операторами или целевых адресных дотаций, предоставляемых пользователям.

В случаях, когда государство оказывает поддержку операторам, оно имеет право на применение конкурсных принципов привлечения операторов к выполнению данного заказа.

Государственная поддержка обслуживания льготных категорий пассажиров осуществляется, как правило, путем персональных адресных денежных компенсаций.

## 2.3. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

### 2.3.1. Общие принципы развития транспортной инфраструктуры

**К транспортной инфраструктуре** относятся наземные, водные и воздушные пути сообщения, трубопроводы, морские и речные порты, аэропорты, транспортные терминалы, метрополитены, системы скоростного внеуличного транспорта, автомобильные транспортные развязки внутри крупных городов, ледокольный флот, вспомогательный флот, а также сооружения и оборудование систем навигации, аварийно-спасательного комплекса, обеспечения безопасности транспортного процесса.

**Объекты и коммуникации транспортной инфраструктуры могут относиться к инфраструктуре общего и необщего пользования.**

Предоставление пользователям услуг транспортной инфраструктуры общего пользования, а также общие требования к операторам инфраструктуры общего пользования устанавливаются действующим законодательством и контролируются государством.

Принадлежность к инфраструктуре общего или необщего пользования не связана с формой собственности инфраструктуры.

**Транспортная инфраструктура развивается на основе следующих принципов:**

приоритетность ликвидации разрывов и очевидных "узких мест", модернизации и развития уже имеющихся мощностей по сравнению с новым строительством;

сокращение диспропорций в развитии инфраструктуры различных регионов;

максимальное использование объектов и коммуникаций для обеспечения внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок;

увязка развития транспортной инфраструктуры с развитием коммуникаций энергетики, связи, других инфраструктурных отраслей;

приоритетность развития внутригосударственных транспортных коммуникаций;

экономия ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого назначения;

координация развития инфраструктуры различных видов транспорта, в том числе в интересах обороны и безопасности страны;

развитие транспортной инфраструктуры в городах в соответствии с рациональными принципами градостроительства и планирования землепользования;

специализация крупнейших объектов инфраструктуры сходного назначения, недопущение или ограничение конкуренции крупнейших инфраструктурных объектов;

учет необходимости резервирования земель для перспективного развития опорной транспортной сети;

максимальная концентрация бюджетных и привлекаемых ресурсов на приоритетных проектах. Всемерное ускорение их реализации, в том числе с привлечением для этой цели заимствований на внутреннем и внешнем финансовых рынках;

оптимально необходимое отчуждение земель для транспортных нужд, локализация и снижение негативных ландшафтных изменений, эффекта фрагментации территорий и загрязнения природной среды;

развитие государственно-частного партнерства в создании и эксплуатации инфраструктуры, прежде всего, на основе концессий;

поощрение создания платных объектов транспортной инфраструктуры, при условии предоставления ими услуг более высокого качества в сравнении с существующими бесплатными объектами.

### **2.3.2. Развитие опорной транспортной сети**

**Особое место в транспортной инфраструктуре общего пользования занимает опорная транспортная сеть - совокупность путей сообщения и транспортных узлов, обеспечивающих устойчивую взаимосвязь крупнейших населенных пунктов, экономических центров и основные внешнеэкономические связи, пространственное и функциональное единство транспортной системы.**

**Развитие опорной транспортной сети осуществляется в увязке с перспективными сценариями развития производительных сил на основе транспортно-экономического баланса.**

Транспортно-экономический баланс является основой для модернизации и развития опорной транспортной сети, для разработки региональных транспортных программ, а также планов и программ развития отдельных видов транспорта.

При разработке транспортно-экономического баланса расчетные перспективные пропускные и провозные мощности коммуникаций различных видов транспорта и транспортных узлов, а также приоритетные направления территориального развития инфраструктуры увязываются с долгосрочными перспективами развития производительных сил, регионов, внешней торговли. При этом должны учитываться:

приоритетность требований обеспечения национальной безопасности Российской Федерации;

неизбежный рост спроса на автомобильные перевозки грузов в условиях развития рыночных отношений, а также растущее использование личного автотранспорта по мере автомобилизации страны;

необходимость упреждающего создания резерва пропускных возможностей на коммуникациях, где прогнозируется наибольший рост грузо- и пассажиропотоков;

необходимость согласования мощности основных транспортных узлов и транспортных подходов к ним.

Инструментом разработки транспортно-экономического баланса являются экономико-математические методы

**Развитие опорной транспортной инфраструктуры координируется с приоритетами Энергетической стратегии России на период до 2020 года и прогнозными балансами топливно-энергетических ресурсов.** Прежде всего, речь идет о стратегической модернизации и развитии действующей системы магистральных трубопроводов и транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает экспорт нефти, нефтепродуктов, угля и природного газа.

Развитие трубопроводного, морского, железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры нефтегазового сектора связаны со стратегиями добычи нефти и газа на территории России и выхода на мировые рынки углеводородного сырья, определенные Энергетической стратегией России в качестве приоритетных. Ориентирами развития транспортной инфраструктуры в этой сфере являются:

целесообразность формирования новых направлений экспорта российской нефти и нефтепродуктов, в том числе, минуя территорию сопредельных государств;

необходимость наличия достаточных нефтеналивных мощностей в морских портах Российской Федерации для морских поставок нефти на традиционные и новые рынки;

наметившиеся ограничения для развития экспорта нефти по традиционным морским маршрутам, связанные с действиями третьих стран;

развитие новых центров добычи нефти на востоке страны (Восточная Сибирь, Республика Саха (Якутия), шельф острова Сахалин);

снижение добычи нефти в европейской части страны, в первую очередь в Волго-Уральском и Северокавказском регионах;

появление в странах Каспийского региона крупных центров добычи нефти, для которых система российских нефтепроводов станет транзитной;

необходимость резерва пропускной способности нефтетранспортных мощностей для повышения их гибкости и конкурентоспособности;

необходимостью развития наиболее эффективного нефтепродуктопроводного транспорта.

Строительство новых, расширение и увеличение производительности действующей системы магистральных нефтепроводов увязывается с программами развития инфраструктуры морского и железнодорожного транспорта.

Существенное изменение территориальной структуры добычи и потребления угля обуславливает увеличение межрегиональных поставок твердого топлива, прежде всего в направлении Восток – Запад. Для решения проблемы межрегиональных перевозок, связанной с дополнительными поставками угольной продукции на тепловые электростанции Урала и центра, а также в порты Балтийского и Черного морей, необходимо увеличить провозную способность железных дорог в западном направлении на 70 млн. т. в год

**Коммуникации и объекты инфраструктуры, относящиеся к опорной транспортной сети, как правило, находятся в государственной**

**собственности, что обусловлено стратегической значимостью соответствующих объектов, обеспечивающих жизненно важные национальные интересы России, а также безопасное и экологически устойчивое функционирование транспортной системы.**

Эксплуатация и содержание таких коммуникаций и объектов могут осуществляться негосударственным оператором, отобранным на конкурсных началах и действующим на условиях публичного договора.

По мере развития рыночных отношений отдельные находящиеся в государственной собственности объекты транспортной инфраструктуры могут приватизироваться с обременением владельцев обязательствами перед пользователями и государством.

**Для обеспечения финансирования имеющих общегосударственное значение проектов в области развития транспортной инфраструктуры, наряду с прямым финансированием из федерального бюджета, применяются следующие механизмы:**

выпуск внутренних целевых займов на проекты с надежными показателями окупаемости, но длительными сроками реализации. Такие займы должны быть обеспечены государственными гарантиями прежде всего, для подтверждения общественной важности проекта и готовности государства обеспечить его успешную реализацию. Операторами таких проектов могут выступать крупнейшие государственные организации, отвечающие за эксплуатацию и развитие элементов опорной инфраструктуры;

использование для ускорения реализации крупнейших проектов с длительным сроком реализации внешних заимствований, включая такие финансовые институты, как МБРР, ЕБРР, ЕИБ и другие;

привлечение крупнейших транспортных операторов и грузоотправителей, непосредственно заинтересованных в модернизации или создании отдельных элементов транспортной инфраструктуры, к участию в соответствующих проектах;

развитие механизмов государственно-частного партнерства. Приоритетными сферами частно-государственного партнерства должны стать концессии при сооружении платных объектов на дорожной сети и строительстве участков железных дорог;

создание свободных экономических зон и технопарков в крупнейших транспортных узлах для привлечения целевых инвесторов к их развитию.

### **2.3.3. Транспортные коридоры и региональные особенности развития опорной транспортной сети**

**Основой пространственной модели развития опорной транспортной сети являются транспортные коридоры.**

Транспортные коридоры, в полосе которых размещаются коммуникации опорной транспортной сети, стыкуются с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных сетей.

Системное развитие международных и национальных транспортных коридоров позволит:

сохранить и развить единое политическое, экономическое и оборонное пространство России;

решить комплекс геостратегических задач, усилив позиции страны как транспортного моста между Европой, Азией и Америкой;

добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого назначения;

стимулировать комплексное освоение перспективных сырьевых баз;

способствовать выравниванию социально-экономического развития регионов;

локализовать и свести к минимуму экологический ущерб, связанный с транспортной деятельностью

**Наличие существенных региональных различий в развитии опорной транспортной сети предполагает дифференцированный подход к ее развитию.** В частности, для Европейской части России приоритетами являются модернизация и комплексное развитие транспортной сети, в том числе в полосе основных международных транспортных коридоров, повышение пропускной способности автодорожной сети, ликвидация "узких мест" на подходах к крупным городам и транспортным узлам, согласованная модернизация портов и железнодорожных подходов к ним. Для Сибири и Дальнего Востока основной задачей является формирование опорной транспортной сети, создание коммуникаций (прежде всего – железнодорожных линий), обеспечивающих освоение природных ресурсов, развитие местной сети, обеспечивающей связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью.

**Важнейшей составной частью опорной транспортной сети являются пункты пропуска через государственную границу Российской Федерации, включая пункты пропуска в портах и аэропортах.** Основными направлениями развития системы пунктов пропуска являются:

оптимизация количества и размещения пунктов пропуска на коммуникациях различных видов транспорта,

модернизация и увеличение пропускной способности наиболее загруженных и ликвидация малодеятельных пунктов пропуска;

разработка и внедрение современных технологий, обеспечивающих максимальную скорость выполнения необходимых процедур при пересечении людьми, грузами и транспортными средствами государственной границы России.

#### **2.3.4. Развитие транспортной инфраструктуры крупнейших городов.**

**Особую важность в условиях ускоренной автомобилизации приобретает системное развитие транспортной инфраструктуры крупнейших городов. Основными принципами ее развития являются:**

комплексный учет транспортных факторов при выработке архитектурно-планировочных решений. Развитие долгосрочного градостроительного и транспортного планирования с учетом прогнозируемых транспортных потоков внутри муниципальных образований и городов, а также транспортных потоков на внегородских автодорогах, примыкающих к этим населенным пунктам;

координация формирования городской улично-дорожной сети с развитием прилегающих к городу магистралей;

развитие в крупных городах кольцевых и хордовых дорог магистрального типа;

создание механизма резервирования земель (коридоров) в границах муниципальных образований для развития магистральных улиц и автодорог, стоянок автотранспорта и других объектов дорожной инфраструктуры;

транспортное зонирование городских территорий, использование системы административных и экономических механизмов для ограничения использования личного автотранспорта в наиболее загруженных зонах;

внедрение элементов платности в пользовании улично-дорожной сетью, включая создание в крупных городах платных скоростных автомагистралей, платных мостов через крупные водные преграды, а также взимания платы за въезд в центральные части городов;

выработка и реализация эффективной парковочной политики;

применение современных схем, средств и технологий организации дорожного движения, включая организацию одностороннего и реверсивного движения, внедрение автоматизированных систем мониторинга и управления транспортными потоками;

комплексное опережающее развитие систем общественного пассажирского транспорта как альтернативы росту числа личных автомобилей. Развитие систем скоростного и внеуличного пассажирского транспорта;

применение логистических принципов при развитии городского общественного транспорта. Технологическая "стыковка" различных видов общественного пассажирского транспорта. Создание городских пассажирских терминалов и пересадочных комплексов;

разработка системных решений по обеспечению безопасности движения с учетом особенностей движения транспорта и пешеходов в городской среде. Строительство транспортных пересечений и пешеходных переходов в разных уровнях, исключение доступа пешеходов на скоростные городские автомагистрали, устройство пешеходных и велосипедных дорожек вдоль автомобильных дорог, проходящих через населенные пункты;

обеспечение доступности городских транспортных систем и инфраструктуры для людей, имеющих физические недостатки;

экономическое стимулирование приоритетного использования в городах транспортной техники с повышенными экологическими показателями. Реализация пилотных проектов использования природного газа и других альтернативных видов топлив на городском общественном транспорте, на регулярных грузовых перевозках в черте города, на транспорте коммунальных служб;

развитие систем городской грузовой логистики. Создание в пригородной зоне крупных терминалов и распределительных центров для вывода из города складов и большегрузного транспорта.

расширение практики совместного финансирования и реализации в крупнейших городах проектов, направленных на развитие важнейших транспортных связей или на внедрение технических и технологических решений, имеющих общегосударственное значение;

повышение защищенности городской транспортной инфраструктуры от террористических действий;

совершенствование правовой базы, обеспечивающей реализацию транспортной политики крупнейших городов с учетом их специфических особенностей.

## 2.4. РОССИЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

**В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе.**

Основными направлениями международной интеграции в области транспорта являются:

последовательная гармонизация российского транспортного законодательства, стандартов и транспортной документации с действующими на международных рынках транспортных услуг;

поэтапное приведение законодательной и нормативной правовой базы в области транспорта, в том числе, на региональном уровне, в соответствие с нормами и правилами ВТО;

формирование и развитие общего транспортного пространства стран СНГ и ЕврАзЭС;

активное участие в создании общеевропейского транспортного пространства;

развитие сотрудничества с ЕС в целях обеспечения эффективного взаимодействия транспортных систем России и Евросоюза;

обеспечение надежных и благоприятных условий транзитного железнодорожного и автомобильного сообщения с Калининградской областью;

участие российских компаний и предпринимателей в создании совместных транспортных предприятий, а также в конкурсах и торгах по приватизации транспортных предприятий, прежде всего, в странах СНГ и ЕврАзЭС;

расширение и углубление сотрудничества России с международными организациями и в реализации межгосударственных соглашений в области транспорта, принимаемых на многосторонней и двусторонней основе;

реализация на выгодных для России условиях транспортных проектов с иностранным техническим или финансовым участием;

развитие взаимодействия в рамках регионального сотрудничества, с целью реализации транзитного потенциала России в первую очередь, в рамках ЕврАзЭС;

повышение роли России в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона и Шанхайской организации сотрудничества;

участие в международных транспортных проектах и программах, поддержка региональных инициатив, отвечающих национальным интересам Российской Федерации.

**Экспорт транспортных услуг рассматривается в качестве важной составляющей национального продукта России.**

Экспорт транспортных услуг развивается в следующих основных направлениях:

развитие использования транзитного потенциала российской транспортной системы. Реализация геостратегической миссии России как естественного моста между Европой и Азией;

увеличение доли участия российских транспортных организаций в поставке отечественных экспортных грузов на мировые рынки;

повышение доли российских транспортных организаций в доставке импортных грузов, перевозках грузов третьих стран и иностранных фрахтователей.

**Государственная поддержка отечественных транспортных организаций, работающих на международных рынках транспортных услуг, осуществляется в следующих основных направлениях:**

активная поддержка международных норм и правил в области транспортной деятельности, установленных общепризнанными многосторонними соглашениями, в частности – под эгидой организаций ООН. Недопущение введения неоправданных региональных ограничений, создающих дискриминационные условия для международной транспортной деятельности;

в период вступления России в ВТО – обеспечение необходимой защиты наиболее слабо развитых сегментов рынка транспортных услуг (с учетом интересов потребителей, фактического и потенциального уровня доступа иностранных поставщиков на каждый сегмент, наличия адекватной законодательной и нормативной правовой базы), а также сохранение системы двусторонних международных соглашений в области перевозок пассажиров и грузов;

создание для российских перевозчиков благоприятных экономических условий ведения бизнеса на тех сегментах рынка, где они работают;

создание для отечественных международных перевозчиков не менее благоприятных режимов при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран;

создание условий для приобретения российскими перевозчиками современной транспортной техники, соответствующей требованиям, предъявляемым к ней при работе на международных рынках и обеспечивающим конкурентоспособность услуг отечественных операторов;

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

повышение эффективности механизмов национального регулирования сегментов рынка международных перевозок, на которых действует двусторонняя разрешительная система;

проведение согласованной активной политики в международных организациях, осуществляющих допуск на международные рынки транспортных услуг;

разработка и реализация мер, стимулирующих отечественных грузоотправителей к заключению договоров поставки на базисных условиях, предусматривающих перевозку экспортных грузов отечественными транспортными организациями, а также долгосрочное фрахтование флота и парка отечественных перевозчиков.

**Использование транзитного потенциала России должно быть не только приоритетом развития транспортной системы, но и самостоятельной точкой роста экономики.**

Для повышения уровня реализации транспортного потенциала Российской Федерации необходимы:

участие России в разработке общей стратегии развития сети международных транспортных коридоров, проходящих по европейским и азиатским направлениям, в рамках формирования новых транзитных магистралей континентального значения;

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

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

дальнейшее развитие логистических технологий, информационных систем, всей инфраструктуры транзитных перевозок в целях ускорения доставки транзитных грузов, обеспечения гарантий их сохранности, общего повышения качества сервиса;

техническая модернизация и совершенствование экономических режимов в воздушных транзитных коридорах, проходящих через воздушное пространство России;

стимулирование создания российских мультимодальных транзитных операторов;

разработка экономических механизмов привлечения субъектов Российской Федерации и частных инвесторов к реализации проектов, направленных на использование транзитного потенциала;

разработка при участии субъектов Российской Федерации проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих базовые международные транспортные коридоры.

## **2.5. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ**

**Одним из главных условий повышения эффективности и конкурентоспособности транспортной системы является повышения технического уровня транспортных средств и оборудования, а также**

## **применение современных перевозочных, управленческих и информационных технологий**

Совершенствование техники и технологий осуществляется на основе снижения ресурсоемкости транспортной техники, повышения ее экономичности, безопасности, эргономичности и экологичности с учетом положений программных документов по развитию производства конкурентоспособной транспортной техники<sup>1</sup>.

Новая транспортная техника должна отвечать современным международным требованиям, соответствовать перспективной структуре пассажиро- и грузопотоков, а также особенностям организации перевозочного процесса в рыночных условиях. Транспортная техника для перевозки опасных грузов должна полностью соответствовать международным и национальным требованиям.

**Одним из главных направлений повышения эффективности транспорта является снижение энергоемкости транспортной работы, использование новых источников энергии и создание новых транспортных средств**

Реализация этого приоритета предполагает:

экономическое стимулирование разработки и использования на транспорте традиционных энергетических установок с повышенными показателями топливной экономичности;

стимулирование применения транспортных технологий, обеспечивающих снижение расхода топлива на единицу транспортной работы;

поощрение разработки транспортных энергетических установок, ориентированных на применение альтернативных нефтяным видам топлива, а также гибридных энергетических установок;

поощрение исследовательских и опытно-конструкторских разработок по созданию перспективных транспортных средств и транспортных систем с повышенными экономическими характеристиками.

**Государство способствует развитию устойчивого взаимодействия транспорта и транспортного машиностроения, формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования.**

Техническая политика на транспорте ориентирована, прежде всего, на использование продукции отечественных производителей транспортной техники и оборудования.

Государственная поддержка транспортного машиностроения направляется, в первую очередь, на те программы, которые, наряду с производством транспортной техники, предусматривают широкие возможности для производства техники с характеристиками «под заказ» индивидуального потребителя, предполагают выгодные для потребителя экономические условия приобретения техники (лизинг, продажа в кредит и

---

<sup>1</sup> Межведомственная программа развития дорожного машиностроения России на 2001-2005 годы, утвержденная совместным приказом Минпромнауки России от 30.03.2000г. №140 и Минтранса России от 26.03.2000г. №51-ДХ, Концепция развития автомобильной промышленности России, одобренная распоряжением Правительства российской Федерации от 16.07.2002 г. №978-р, Межведомственная программа сотрудничества по обеспечению федерального железнодорожного транспорта новыми высокоэффективными технологиями и конкурентной продукцией.

т.д.), а также предусматривают ее сопровождение на всем жизненном цикле (индустриальная модернизация, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств и оборудования, находящихся в эксплуатации, утилизация техники, выводимой из эксплуатации).

В целях поддержки отечественных производителей, успешно осваивающих конкурентоспособные образцы транспортной техники, наряду с мерами таможенно-тарифного регулирования, должны применяться меры технического регулирования. В частности, должны быть установлены технические барьеры для импорта транспортной техники и оборудования, технические характеристики которых не соответствуют действующим в России требованиям. Должны устанавливаться ограничения на импорт подержанной транспортной техники в тех случаях, когда он препятствует развитию производства в России аналогичных технических средств.

Вместе с тем, решения в отношении развития отечественного производства или импорта транспортных средств, оборудования и комплектующих, а также реализация соответствующих мер экономического регулирования должны приниматься с учетом реальных возможностей отечественных производителей, а также сложившегося международного разделения труда.

Государство не будет создавать препятствий для импорта современной транспортной техники, которую не предполагается производить в Российской Федерации.

Это позволит сконцентрировать ресурсы транспортного машиностроения на целевых сегментах рынка, использовать объективные преимущества России в системе международного разделения труда.

**Основными мерами по формированию стабильного внутреннего рынка транспортных средств и оборудования являются:**

стимулирование развития лизинговой деятельности;

приведение к мировым нормам условий использования залога в финансировании проектов, связанных с приобретением транспортных средств;

создание системы экономических стимулов для производства и эксплуатации наиболее эффективных и экологичных транспортных средств и оборудования, а также скорейшего списания морально и физически устаревшей техники;

поддержка транспортных организаций, осваивающих перспективные образцы новой отечественной техники;

повышение доступности кредитных ресурсов на реализацию инвестиционных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственных бюджетов, в первую очередь, на первоначальном этапе освоения и продвижения на рынок перспективной отечественной техники.

Механизмы государственной поддержки, направленные на повышение доступности кредитных ресурсов, носят временный характер. Сфера их применения будет сокращаться по мере развития отечественного финансового рынка и его инструментов.

**Система формирования и контроля нормативных требований к транспортным средствам и оборудованию, которые разрабатываются, производятся или ввозятся в Россию по импорту, совершенствуется на основе законодательства о техническом регулировании и должна предусматривать обязательное применение метрической системы мер.**

На первом этапе реализации стратегии будет разработан основной комплекс технических регламентов, содержащих требования по обеспечению безопасности и охране окружающей среды к объектам технического регулирования на транспорте. Для этого могут быть использованы имеющиеся документы, действующие в системах сертификации групп однородной продукции, а также государственные и отраслевые стандарты.

Необходимо упорядочение на базе единых организационно-методических принципов системы контроля соответствия производимых и эксплуатируемых транспортных средств и оборудования установленным требованиям и повышение эффективности такого контроля.

К 2010 году будет осуществлен переход на производство транспортных средств, полностью соответствующих требованиям международных соглашений, к которым присоединилась Российская Федерация (правила ИМО, ИКАО, ЕЭК ООН и др.).

Для установления требований к потребительским свойствам объектов транспортной отрасли, не подпадающим под действие технических регламентов, будут разработаны и введены в действие комплексы специальных стандартов (в частности, как нормативная база систем добровольной сертификации).

**Изменение структуры парка транспортных средств и флота предусматривает:**

- на железнодорожном транспорте – увеличение в парке доли современных высокоэффективных грузовых локомотивов, грузовых вагонов с повышенной грузоподъемностью и надежностью (в том числе, для специализированных перевозок); увеличение доли скоростного пассажирского подвижного состава; расширение парка пассажирских вагонов, пригородных и межобластных электропоездов повышенной комфортности;

- на морском транспорте – строительство крупнотоннажных танкеров серии «Балтмакс» и «Босформакс» в целях обеспечения роста экспорта нефтеналивных грузов через Черноморские и Балтийские проливы. Строительство специализированных судов-газовозов для вывоза углеводородного сырья с Ямала, Сахалина и других месторождений. Строительство паромов нового поколения для развития паромного сообщения на всех основных бассейнах. Разработка проектов и строительство атомных ледоколов нового поколения, линейных и вспомогательных дизель-электрических ледоколов для обеспечения перевозок с арктического шельфа и по трассам Северного морского пути. Развитие аварийно-спасательного флота. Проектирование и строительство судов усиленного ледового класса двойного действия с движительным комплексом AZIPOD;

- на внутреннем водном транспорте – создание новых типов судов повышенной экономичности, а также судов, предназначенных для эксплуатации на участках с малыми глубинами, расширение применения

большегрузных составов. Создание нового поколения комфортабельных речных туристических судов;

- на автомобильном транспорте – увеличение в грузовом парке доли автопоездов большой грузоподъемности, расширение гаммы специализированных полуприцепов для обеспечения растущего спроса на междугородные и международные перевозки. Увеличение количества специализированных грузовых шасси, в том числе, оснащенных средствами самопогрузки и гаммой сменных кузовов для обслуживания сферы розничной торговли, малого бизнеса, фермерских хозяйств, коммунальной сферы. В парке междугородных автобусов должна увеличиваться доля подвижного состава повышенной комфортности, оборудованного с учетом требований дальних пассажирских перевозок и туристического бизнеса. Характеристики всей производимой и импортируемой автомобильной техники должны отвечать требованиям соответствующих соглашений, к которым присоединилась Российская Федерация. К 2008 году выпускаемые в России автомобили должны соответствовать нормам ЕВРО-4 ЕЭК ООН;

- на городском пассажирском транспорте – создание широкой гаммы унифицированных семейств автобусов и троллейбусов, разработка и внедрение систем скоростного внеуличного транспорта, применение энергетических установок с повышенными экологическими характеристиками;

- на воздушном транспорте – переход к эксплуатации нового семейства экономичных воздушных судов.

Транспортные средства для перевозки пассажиров, пассажирские терминалы, другие элементы инфраструктуры пассажирского транспорта должны иметь специальное оборудование и конструктивные особенности, обеспечивающие их доступность для пассажиров, имеющих физические недостатки.

**Государство стремится к снижению грузоемкости экономики и удельных транспортных издержек, создавая экономические условия для применения рациональных схем доставки и распределения товаров, современных систем перевозки пассажиров.**

Основным направлением совершенствования транспортных технологий в сфере грузодвижения является интеграция производственных и транспортных процессов на принципах транспортной логистики.

Государство стимулирует этот процесс, поддерживая создание в транспортной инфраструктуре мультимодальных логистических центров, на рынке транспортных услуг – мультимодальных транспортных операторов, способствуя комплексной информатизации транспортного процесса.

**Развитие мультимодальных перевозок основывается, прежде всего, на максимально возможном использовании потенциала контейнеризации системы товародвижения, что предусматривает:**

наращивание мощности имеющихся и создание дополнительных контейнерных терминалов. При этом целесообразным является сочетание нескольких крупнейших терминалов в морских транспортных узлах с менее мощными многочисленными объектами внутри страны в полосе основных транспортных коридоров и на сети железных дорог;

создание свободных экономических зон в портах для привлечения основных контейнерных потоков внешней торговли, транзита и траншипмента;

стимулирование создания в России национальных контейнерных операторов, нацеленных на обеспечение транзита контейнеров через российскую территорию по основным транспортным коридорам и активное позиционирование на глобальном рынке контейнерных перевозок;

совершенствование таможенных технологий, применяемых при международных перевозках контейнеров;

создание условий для расширения производства контейнеров, специализированного подвижного состава для его перевозки и оборудования для терминальной переработки контейнеров с учетом мировой тенденции к расширению использования 40-футовых контейнеров повышенной вместимости, а также специализированных контейнеров для доставки химических продуктов, сжиженных газов, рефрижераторных грузов.

**Повышение качества транспортных услуг, эффективности и безопасности транспортного процесса обеспечивается применением современных информационных и телекоммуникационных технологий**

Направлениями реализации этого приоритета являются:

развитие информационных технологий, сближение информационных стандартов различных видов транспорта, обеспечение взаимодействия и интеграции их информационных систем в направлении формирования единого информационного пространства;

развитие взаимодействия информационной среды транспорта с информационными системами федеральных ведомств, функции которых связаны с регулированием транспортной деятельности;

существенное повышение уровня информационной обеспеченности органов государственного надзора и контроля на транспорте, создание единых баз данных для обеспечения этой деятельности в общероссийском масштабе;

комплексное решение задач навигации, связи с транспортными средствами, инструментального контроля положения транспортных средств на основе широкого применения современных высокоточных средств спутниковой навигации и связи, прежде всего – на базе системы ГЛОНАСС, а также посредством топографо-геодезического и картографического обеспечения.

первоочередная реализация возможностей глобальных систем навигации связи для обеспечения безопасности движения транспортных средств и транспортной безопасности, а также для своевременного обнаружения аварийных и чрезвычайных ситуаций и эффективной ликвидации их последствий;

создание систем слежения за перевозками контейнеров и опасных грузов;

обеспечение доступности услуг систем спутниковой связи и навигации для всех участников транспортного процесса;

совершенствование системы информационных технологий и стандартов, применяемых на транспорте, с учетом процессов международной интеграции;

создание интегрированных систем бронирования и продажи билетов на разные виды транспорта с обеспечением «стыковки» рейсов при пересадках с одного вида транспорта на другой;

создание возможностей удаленного доступа пользователей к системам бронирования и продажи билетов через информационные сети общего пользования;

электронизация единого документооборота;

развитие прямого взаимодействия информационных систем транспортных операторов и грузовладельцев для реализации логистических транспортных технологий.

## 2.6. ГАРМОНИЗАЦИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ПОВЫШЕНИЕ ЕЕ БЕЗОПАСНОСТИ.

**Транспортная политика России строится в соответствии с базовыми принципами устойчивого развития. Удовлетворение транспортных потребностей не вступает в противоречие с приоритетами охраны окружающей среды и здоровья, не нарушает интересов будущих поколений.**

Реализация указанных принципов предполагает следующее:

решения в области развития транспортной системы и регулирования транспортной деятельности оцениваются как с точки зрения экономической эффективности, так и с точки зрения безопасности и воздействия транспорта на окружающую среду, причем все указанные критерии являются равноценными;

общество и государство должны стремиться к разумному сокращению транспортных потребностей, не нарушая при этом прав на свободу перемещения и торговли. Идеальным результатом является более медленный рост объемов транспортной деятельности по сравнению с ростом ВВП;

приоритетность интересов общества в целом над интересами отдельных групп, в том числе – профессиональных;

органы власти и граждане должны нести ответственность за выбор оптимальных с точки зрения экологии решений в области развития транспортной системы. При принятии управленческих решений в сфере транспорта необходимо осуществлять оценку воздействия на окружающую среду, в том числе – стоимостную, и проводить экологическую экспертизу проектов в соответствии с нормами законодательства по охране окружающей среды;

в рамках реализации принципа «загрязнитель платит» производитель транспортной услуги должен полностью оплачивать негативные экологические последствия, связанные с ее предоставлением - от потребления ресурсов до утилизации транспортных средств и отходов транспортной деятельности;

в регулировании конкурентных отношений между различными видами транспорта, реализуется принцип поэтапного переключения грузо- и пассажиропотоков на экологически чистые виды транспорта;

в налоговой политике акцент переносится с обложения производства и реализации транспортных услуг на обложение потребления производителями транспортных услуг топливно-энергетических ресурсов;

усилия по комплексному решению проблем транспортного планирования, повышения безопасности и снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду концентрируются, прежде всего, применительно к крупнейшим городам, курортным зонам и территориям, прилегающим к международным транспортным коридорам для последующего распространения применения наиболее успешных решений в этой области.

В отношении экологичности транспортных систем указанный принцип полной мере будет осуществлен на втором этапе реализации стратегии на основе преодоления основных диспропорций в транспортной инфраструктуре и переходу к эксплуатации новых поколений транспортной техники.

**Повышение безопасности дорожного движения (БДД) рассматривается как общенациональный приоритет.** Первоочередной задачей в этой области является снижение темпов роста аварийности относительно темпов увеличения автомобильного парка, снижение тяжести ДТП и количества погибших на дорогах.

Действия по снижению количества и тяжести ДТП направлены на:

формирование общественного мнения относительно дорожной аварийности как проблемы общенационального характера, значительное расширение спектра воспитательных мер, направленных на повышение общей «дорожной культуры» граждан России;

создание системы государственных стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения с учетом международных требований и соглашений;

совершенствование технического регулирования на автомобильном и городском общественном транспорте с целью обеспечения конструктивной и эксплуатационной безопасности транспортных средств;

развитие и улучшение улично-дорожной сети, совершенствование организации дорожного движения;

привитие детям в период дошкольного воспитания и обучения в начальной школе устойчивых навыков правильного поведения как участников дорожного движения;

значительное повышение уровня требований к организациям, осуществляющим обучение вождению автомобиля;

совершенствование системы предоставления гражданам права на управление транспортными средствами, а также обеспечение должного качества подготовки водителей и допуска их к участию в дорожном движении (предложение МВД по редакции предыдущего пункта);

обеспечение участников движения информацией о возможных опасностях и способах их преодоления;

развитие систем своевременного обнаружения ДТП и оказания первой медицинской помощи пострадавшим;

совершенствование структуры системы управления безопасностью движения на федеральном и региональном уровнях, улучшение координации деятельности органов исполнительной власти в сфере безопасности движения;

техническое развитие железнодорожных переездов, сокращение числа пересечений железнодорожных путей и автомобильных дорог в одном уровне;

совершенствование контрольно-надзорной деятельности в области повышения БДД;

приведение мер административной и уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения в соответствие общественной опасности этих нарушений. Значительное ужесточение санкций, применяемых в случае серьезных нарушений правил дорожного движения;

развитие и совершенствование механизмов страхования в целях гарантированного возмещения ущерба от ДТП и обеспечения систематической работы по их предупреждению.

**Сохраняют актуальность также повышение безопасности движения на железнодорожном транспорте, безопасности полетов воздушных судов, безопасности морского судоходства и судоходства на внутренних водных путях.**

При решении этих задач должны учитываться рост числа субъектов транспортной деятельности, а также развитие рыночных отношений на транспорте и неизбежное в условиях экономического роста повышение интенсивности движения. Основные направления работы по повышению безопасности на железнодорожном, воздушном, морском и внутреннем водном транспорте рассмотрены в соответствующих отраслевых разделах.

**Традиционная система требований безопасности транспортного процесса дополняется комплексом мер по обеспечению антитеррористической безопасности на транспорте.**

Комплекс антитеррористических мер на транспорте строится исходя из долгосрочного и глобального характера угрозы терроризма и учитывает необходимость постоянной международной координации действий в данной сфере.

Действующая государственная система мер по организации и проведению антитеррористических мероприятий на объектах транспорта, а также по созданию методов и средств защиты населения и среды обитания в случаях чрезвычайных происшествий на транспорте должна совершенствоваться адекватно существующим угрозам террористических воздействий на транспорте и международным обязательствам, принятым на себя Россией в этой области.

### **РАЗДЕЛ 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРУКТУРНЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА ОТДЕЛЬНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА**

**Структурные преобразования на транспорте направлены на дальнейшее повышение качества транспортных услуг, экономической эффективности транспортной деятельности, снижение транспортных издержек, повышение конкурентоспособности транспортной отрасли и привлекательности транспорта как сферы бизнеса и инвестиций, повышение эффективности бюджетного финансирования транспорта.**

Содержанием структурных преобразований являются дальнейшее совершенствование правовой базы для развития рыночных механизмов, сокращение государственного участия в транспортной деятельности, уменьшение монопольного сектора.

Реформы направлены на разделение функций государственного управления и хозяйственной деятельности, повышение качества выполнения государственных функций, повышение эффективности использования и гарантированное воспроизводство государственной собственности в инфраструктуре транспортного комплекса.

#### **3.1. РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ПРОДОЛЖЕНИЕ РЕФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ**

Железнодорожный транспорт общего пользования остается ведущим звеном транспортной системы России. В долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки останутся самым экономически эффективным способом транспортировки значительных по объемам стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния.

Российские железные дороги имеют возможность обеспечить значительный прирост перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов и эффективно использовать транзитный потенциал страны.

При выполнении грузовых перевозок на средние расстояния железнодорожный транспорт конкурирует с автомобильным и речным транспортом. Перевозка нефтеналивных грузов является сферой конкуренции с трубопроводным, морским и речным транспортом.

При выполнении пассажирских перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт общего пользования конкурирует с авиационным транспортом, при осуществлении пригородных и межобластных перевозок - с автомобильным и в некоторых случаях - с речным транспортом.

Эффективность железнодорожного транспорта будет определяться динамикой обновления основных производственных фондов отрасли, темпами роста спроса на железнодорожные перевозки, результатами реализации структурной реформы отрасли, эффективностью тарифной политики в регулируемых государством естественно- монопольных секторах деятельности, интенсивностью использования российских участков международных транспортных коридоров.

На перспективу до 2010 года значительную долю на рынке грузовых и пассажирских перевозок будет занимать ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД»). В собственности указанной компании будет находиться вся существующая в настоящее время инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования.

ОАО «РЖД» должна выступать на рынке транспортных услуг не только как ведущий общенациональный железнодорожный перевозчик, интегрированный в евроазиатскую транспортную систему, но и как партнер других транспортных компаний, обеспечивающий им недискриминационный доступ к инфраструктуре.

В процессе структурного реформирования железнодорожного транспорта на рынке перевозок будут улучшаться условия для развития компаний-операторов, владеющих собственным парком грузовых вагонов. Из состава ОАО «РЖД» будут выделяться дочерние и зависимые компании, осуществляющие дальние пассажирские и пригородные перевозки, грузовые перевозки специальным подвижным составом, услуги по ремонту технических средств и некоторые другие виды деятельности.

Стабильность взаимодействия железнодорожного транспорта общего пользования с грузовладельцами, ускорение грузодвижения и снижение транспортных издержек во многом будут зависеть от эффективности деятельности организаций железнодорожного транспорта необщего пользования. Это требует согласованного государственного регулирования тарифов, условий перевозок и требований к безопасности перевозочного процесса со стороны государственных регулирующих органов.

Ключевым вопросом развития железнодорожного транспорта остается повышение его инвестиционной привлекательности и разработка принципиально новых механизмов привлечения средств для строительства и реконструкции объектов инфраструктуры общего пользования. Особое внимание должно быть уделено привлечению инвестиций для опережающего развития инфраструктуры железнодорожного транспорта в Азиатской части страны для обеспечения освоения ресурсной базы и активизации экономического роста.

При привлечении частных инвестиционных ресурсов в развитие железнодорожного транспорта необходимо учитывать необходимость адекватного развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

**Продолжение структурной реформы железнодорожного транспорта** ведется на основе положений Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте<sup>1</sup>, которая предусматривает поэтапное дерегулирование деятельности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг, совершенствование государственного регулирования естественно-монопольного сектора на железнодорожном транспорте и обеспечение недискриминационного доступа пользователей к его инфраструктуре.

---

<sup>1</sup> Утверждена Правительством Российской Федерации в 2001 году.

Реформирование федерального железнодорожного транспорта предусматривает поэтапное вхождение железнодорожного транспорта в рынок транспортных услуг, коммерциализацию отрасли, сокращение определенного законодательством естественно-монопольного сектора на железнодорожном транспорте. Целями структурной реформы являются: повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития; формирование единой гармоничной транспортной системы страны; снижение совокупных затрат на перевозки грузов; удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Реформа осуществляется на принципах сохранения единой государственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления, государственного контроля за деятельностью железнодорожного транспорта, обеспечения управляемости, бесперебойности, устойчивости функционирования железнодорожного транспорта, безопасности движения поездов и экологической безопасности.

В ходе дальнейшего развития реформы предполагается:

обеспечить финансовую прозрачность всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения отдельного финансового учета;

обеспечить гарантированный недискриминационный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта независимых перевозчиков и операторов подвижного состава;

повысить материальную заинтересованность работников железнодорожного транспорта, сохранить социальные гарантии работникам;

продолжить совершенствование тарифной политики, с целью обеспечения нормальной рентабельности инвестированного в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта капитала и стимулирования конкуренции в отрасли;

предусмотреть поэтапное прекращение перекрестного субсидирования убыточных социально-ориентированных видов перевозок за счет доходов от иных видов перевозок и услуг;

завершить выделение из ОАО «РЖД» объектов социально-бытового и иного непроизводственного назначения;

разработать принципы выделения из ОАО «РЖД» комплексов по пассажирским и грузовым перевозкам, а также по ремонтно-эксплуатационной деятельности;

выделить в составе ОАО «РЖД» комплексы пригородных и дальних пассажирских перевозок, с последующим созданием компаний пригородных перевозок;

предусматривать создание отделенных от инфраструктуры компаний - перевозчиков грузов;

обеспечить выделение из состава единого хозяйствующего субъекта ремонтно-эксплуатационной базы.

При проведении реформы будет обеспечено дальнейшее сохранение централизованного диспетчерского управления, государственного регулирования развития железнодорожной инфраструктуры общего пользования, в первую очередь международных и национальных транспортных коридоров, предусмотрена недопустимость выполнения одним хозяйствующим субъектом деятельности в естественно-монопольном и потенциально конкурентом секторах.

### 3.2. РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И РЕФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Воздушный транспорт имеет особое значение для Российской Федерации как средство обеспечения дальних магистральных пассажирских сообщений. Воздушный транспорт безальтернативно развивается как средство сообщения в регионах, лишенных средств наземного транспорта, и конкурирует с железнодорожным транспортом на дальних и средних пассажирских перевозках.

Конкурентоспособность авиационного транспорта на внутреннем рынке будет определяться, прежде всего, соотношением экономически оправданного среднего авиатарифа и платежеспособности целевых пассажиров, на международных перевозках – соответствием применяемой авиатехники международным экологическим и экономическим рыночным стандартам, качеством предоставляемых услуг.

**Перспективы развития рынка авиaperевозок** связаны с консолидацией бизнеса, структуризацией, повышением эффективности и финансовой стабильности авиакомпаний. Основным инструментом, стимулирующим этот процесс, будет являться ужесточение контроля требований к эксплуатируемым воздушным судам и авиакомпаниям.

Сокращение количества авиакомпаний будет сопровождаться их специализацией по масштабу и характеру деятельности (крупные магистральные, средние магистральные, региональные, чартерные, низкотарифные, грузовые).

В соответствии с международной практикой и национальными особенностями развития отрасли будет пересмотрена нормативная база воздушных перевозок. Основным принципом работы внутри страны должна стать поэтапная отмена квотирования на авиалиниях. В международных перевозках предполагается сохранить принцип двухсторонних соглашений, основанных на принципах паритета.

Важным условием повышения стабильности отрасли является участие Российских авиакомпаний в глобальных международных альянсах, а также сотрудничество российских авиaperевозчиков с перевозчиками стран СНГ и транспортными компаниями других видов транспорта.

Для обеспечения интересов российских авиакомпаний и государства в организации международного воздушного сообщения и внутренних перевозок необходимо создание общегосударственной системы регулирования временных интервалов для обеспечения рейса в аэропорту (слотов).

Важнейшими направлениями работы по повышению конкурентоспособности российских перевозчиков на международном рынке **авиаперевозок** являются:

- защита российского рынка авиаперевозок от нерегулируемого проникновения на него иностранных авиакомпаний. В частности, при выполнении иностранными авиаперевозчиками чартерных перевозок в Российскую Федерацию будут использоваться такие рычаги, как запрет на выполнение чартерных полетов на регулярных авиалиниях, согласование чартеров с регулярными авиаперевозчиками;

- углубление интеграционных процессов в отношениях со странами СНГ: защита общих интересов стран СНГ на международном рынке авиаперевозок, расширение географии полетов и создание альянсов между авиапредприятиями, урегулирование взаиморасчетов, выработка общей коммерческой политики при осуществлении полетов в третьи страны;

- предотвращение недобросовестной конкуренции российских авиакомпаний между собой, развитие их коммерческого сотрудничества, вступления в альянсы между собой и с иностранными партнерами;

- создание эффективной государственной системы контроля за деятельностью российских авиакомпаний на международных рынках авиаперевозок и иностранных авиаперевозчиков в России;

**В аэропортовом бизнесе** необходимы четкое обособление использования неприватизированной государственной собственности и завершение разделения авиаперевозчиков и операторов аэропортов. Сеть аэропортов России должна быть в перспективе перестроена на основе создания базовых аэропортов: крупных пересадочных узлов (хабов) и региональных аэропортов. Это позволит не только оптимизировать систему авиалиний, но и значительно повысит качество региональных авиаперевозок.

Для достижения этих целей предусматривается:

создание условий для обновления основных фондов аэропортов и внедрение современных технологий для обеспечения международного уровня работы пересадочного узла (пропускная способность, высокая технологичность и качество сервиса на всех этапах перевозки пассажиров и грузов);

оптимизация сети аэропортов в России с учетом геополитических интересов государства и экономической целесообразности;

повышение эффективности деятельности аэропортов за счет расширения спектра предоставляемых услуг, в том числе внеавиационной деятельности;

завершение приватизации и акционирования объединенных авиационных предприятий с одновременным разделением их на независимые хозяйствующие субъекты – авиационные компании и аэропорты;

создание правовых условий для сокращения состава имущества аэродромов, ограниченного в гражданском обороте и передачи в собственность субъектов Российской Федерации авиапредприятий, не отвечающих задачам федерального значения.

**Реформирование системы организации воздушного движения.**  
Функционирование системы обслуживания воздушного движения России

должно соответствовать требованиям Воздушного кодекса Российской Федерации, Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, нормам обеспечения безопасности полетов и стандартам ИКАО. Регулирование деятельности должно осуществляться централизованно на государственном уровне на основе законодательно закрепленного сохранения равенства прав всех пользователей воздушного пространства на его использование и выполнения международных обязательств, принятых Российской Федерацией.

Регулирование деятельности должно быть направлено на реализацию в Российской Федерации Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения, принятой 11 Аэронавигационной Конференцией Международной организации гражданской авиации 03.11.2003 на период до 2020 года и предусматривающей глобальную гармонизацию и совместимость национальных систем путем согласования процессов аэронавигационного планирования в интересах всех участников аэронавигационного обслуживания на международном и региональном уровнях.

Будущая система организации воздушного движения Российской Федерации должна быть гармонизирована с мировыми аэронавигационными системами и обеспечивать пропускную способность, соответствующую трехкратному увеличению интенсивности воздушного движения при увеличении уровня безопасности до риска столкновения воздушных судов  $1,5 \cdot 10^{-8}$  на час полета.

Необходимо приступить к модернизации используемой при обслуживании воздушного движения системы наблюдения, навигации и связи на основе использования концепции ИКАО CNS/ATM и внедрению составляющих Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения: автоматического зависимого наблюдения, бортовых систем обеспечения эшелонирования, глобального управления аэронавигационной информацией, бортовых систем предупреждения столкновений, программ обеспечения безопасности на основе установленных приемлемых уровней безопасности, сертификации систем ОрВД и надзора за безопасностью, целевых показателей характеристик ОрВД.

Необходимо также внедрять методы глобального планирования согласования спроса и пропускной способности, интеграции систем ОрВД, переходить на спутниковую навигацию. На базе существующих 118 центров управления воздушным движением должно быть создано 12-15 укрупненных автоматизированных центров, при этом до 2010 года - не менее 5 таких центров.

Важной задачей является повышение производительности труда в системе как основы для проведения социальной политики. Устойчивая работа органов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (ЕС ОрВД) и органов обслуживания воздушного движения пользователей воздушного пространства будет обеспечена на основе предоставления оперативным органам ЕС ОрВД хозяйственной самостоятельности и гарантий функционирования на принципах самокупаемости и самофинансирования. Модернизация системы обслуживания воздушного движения России будет проводиться на основе централизованного технического перевооружения ЕС ОрВД и координации

планов перевооружения органов обслуживания воздушного движения пользователей воздушного пространства.

### 3.3. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Городской пассажирский общественный транспорт (далее - ГПТ) является важнейшим элементом транспортной системы, который обеспечивает ежедневную транспортную подвижность двух третей населения России.

Несмотря на то, что организация транспортного обслуживания в городах и пригородной зоне не является прерогативой федеральных органов исполнительной власти, создание благоприятных условий для экономического реформирования ГПТ требуют ряда решений на федеральном уровне.

Муниципальные предприятия ГПТ находятся под влиянием нарастающей конкуренции со стороны стихийно действующих на маршрутах частных предприятий и индивидуальных предпринимателей. Кроме того, сектор в целом испытывает растущую функциональную конкуренцию в силу роста числа легковых автомобилей в личном пользовании, которая, помимо влияния на платежеспособный спрос на услуги ГПТ, существенно осложняет условия работы подвижного состава ГПТ на улично-дорожной сети городов.

Конкурентоспособность ГПТ будет определяться уровнем качества услуг ГПТ и их ценовой доступностью для основной массы населения.

Реформа ГПТ направлена на создание устойчиво функционирующей, экономически эффективной и доступной для большинства слоев населения системы городского и пригородного пассажирского транспорта.

Экономическим содержанием реформы ГПТ является повышение экономической эффективности операторов, создание равных условий для операторов различных форм собственности и развитие конкуренции, переход от покрытия убытков операторов к рыночным отношениям между заказчиком перевозок и оператором.

Реформа осуществляется на основе следующих принципов:

муниципальной ответственности и полномочий (орган местного самоуправления несет полную ответственность за организацию транспортного обслуживания, но при этом является собственником соответствующей инфраструктуры и маршрутной сети, а также имеет все необходимые закрепленные федеральным законодательством полномочия);

свободы выбора региональным или местным органом управления модели реформирования;

постепенного выравнивания уровней транспортной обеспеченности городов на основе единых социальных стандартов;

предоставления федеральной поддержки развития ГПТ городам, где успешно осуществляются институциональные преобразования (принцип "государственная поддержка в обмен на реформы");

развития конкурентности при свободе выбора конкурентной модели;

разделения управления системой ГПТ и непосредственного выполнения перевозок.

Реформа ГПТ подкрепляется совершенствованием системы социальных мандатов, отказом от льгот, не подкрепленных финансированием, реализацией механизмов гарантированного финансирования сохраняемых льгот.

В крупнейших городах, где перегрузка улично-дорожной сети личными автомобилями создает серьезные препятствия для работы общественного транспорта, реформа ГПТ должна сопровождаться применением административно-правовых и экономических механизмов, разумно ограничивающих использование личных автомобилей при наличии альтернативных качественных услуг общественного транспорта, а также архитектурно-планировочных решений, создающих приоритетные условия для общественного транспорта, в том числе скоростного внеуличного.

По мере роста жизненного уровня населения меры по реформированию ГПТ должны сопровождаться развитием услуг такси и других услуг повышенной комфортности.

### 3.4. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Морской транспорт оказывает существенное влияние на развитие внешней торговли, а также на экономическое развитие субъектов Российской Федерации, достижение геополитических, экономических и социальных целей.

Государственная политика на морском транспорте направлена на реализацию положений Морской доктрины и Концепции судоходной политики Российской Федерации, а также на поддержание флота и портовой инфраструктуры на уровне, гарантирующем экономическую независимость и безопасность государства, сокращение транспортных издержек, увеличение объемов морских внешнеторговых, каботажных перевозок и транзита груза, создание условий труда и социальной защиты членов экипажей морских судов, соответствующих стандартам конвенций Международной организации труда, обеспечивающих достойные условия труда.

Морской транспорт практически безальтернативно развивается в сегменте межконтинентальных перевозок грузов, конкурируя на международном рынке морских перевозок. Он также конкурирует с внутренним водным транспортом в малом и большом каботаже и в экспортно-импортных перевозках.

Увеличение численности и тоннажа флота судов под флагом России зависит от создания в Российской Федерации налоговых условий, обеспечивающих конкурентоспособность судовладельцев, а мировом фрахтовом рынке. Достижению этой цели может способствовать создание в Российского международного реестра судов.

Конкурентоспособность отечественной портовой индустрии зависит как от конкуренции между стивидорами одного в одном порту, так и от конкуренции стивидоров различных морских портов в одном морском бассейне.

**Реформирование системы управления в морских торговых и специализированных портах** направлено на совершенствование системы государственного управления и регулирования в целях:

- разделения административно-властных и хозяйственных функций;
- обеспечение безопасности мореплавания и порядка в морском порту;
- обеспечения безопасности жизни и здоровья граждан и портовых сооружений;

- привлечения инвестиций в развитие инфраструктуры портов и развития государственно-частного партнерства в этой сфере;

- повышения эффективности использования государственного имущества морских портов не подлежащего приватизации;

- создания равных условий для осуществления хозяйственной деятельности в морских портах, обеспечения конкурентоспособности и равнодоступности услуг, предоставляемых в морских портах;

- обеспечения баланса интересов государства, пользователей услуг морского порта и организаций их оказывающих;

- создания системы специализированных яхтенных (спортивных) морских портов;

- предотвращения загрязнения морской среды;

- обеспечения непрерывности транспортного процесса, осуществляемого совместно владельцами портовой инфраструктуры и перевозчиками смежных видов транспорта;

Для достижения этих целей необходимо:

- повысить эффективность государственного портового контроля за соблюдением международных договоров Российской Федерации и национального законодательства о торговом мореплавании;

- совершенствовать деятельность Администраций морских портов с административно-властными полномочиями и контрольными функциями по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту, а также в зоне ответственности Российской Федерации;

- создать региональные системы управления движением судов с использованием современных технических средств их мониторинга в Балтийском, Северном, Черноморском и Дальневосточном бассейнах;

- повысить эффективность использования государственного имущества морских портов, не подлежащего приватизации;

- обеспечить реализацию программ развития и реконструкции действующих и строительства новых гидротехнических сооружений и других объектов прибрежно-портовой инфраструктуры в рамках федеральных целевых программ;

- усовершенствовать нормативную базу, регулирующую арендные отношения в морских портах, предусматривающую возможность поддержания необходимого уровня технического состояния федерального имущества в морских портах, обеспечение его использования по целевому назначению и расширенное воспроизводство;

создать благоприятные условия для устойчивого функционирования и развития морских портов, роста их конкурентоспособности на российском и международном рынках за счет поэтапного увеличения размера арендной платы, не превышающего роста уровня тарифов естественных монополий на морском транспорте.

**Модернизация арктической транспортной системы.** Российская Арктика в долгосрочной перспективе остается мощной минерально-сырьевой базой глобального значения. Основой развития арктической транспортной системы является Северный морской путь (СМП).

Роль государства в формировании арктической транспортной системы заключается в создании благоприятных условий для надежного функционирования трассы Северного морского пути и в формировании транспортной инфраструктуры, обеспечивающей этот процесс.

Целями развития Северного морского пути являются:

сохранение СМП как национальной магистрали России в Арктике;

укрепление национальной безопасности в Арктике;

транспортное обеспечение освоения арктических месторождений, в том числе шельфовых - углеводородного сырья и морского экспорта нефти и газа;

развитие экспортных и каботажных перевозок, а также устойчивого снабжения северных территорий России;

формирование самокупаемой, приносящей доходы арктической морской транспортной системы;

усиление позитивного влияния СМП на социальные условия жизни народов Севера.

Реформирование управления в арктической транспортной системе основывается на принципе сохранения инфраструктуры Северного морского пути, как основной составляющей транспортных коммуникаций России в Арктике в государственной собственности.

Основными направлениями реформирования являются:

разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в системе управления СМП;

создание механизмов долевого участия субъектов Российской Федерации, коммерческих организаций, заинтересованных в развитии содержания арктической транспортной системы, в финансировании СМП;

создание условий для финансового участия нетранспортных пользователей СМП в его восстановлении и реконструкции;

привлечение для финансирования проектов развития и модернизации инфраструктуры арктической транспортной системы коммерческих кредитов и кредитов международных финансовых институтов;

Реализация намеченных мероприятий позволит обеспечить государственный контроль в российском секторе Арктики, реализовать транзитный потенциал и экспорт транспортных услуг по Северному морскому

пути, осуществить поэтапное формирование самокупаемой арктической транспортной системы.

### 3.5. РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И РЕФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ВНУТРЕННИМИ ВОДНЫМИ ПУТЯМИ

Внутренний водный транспорт безальтернативно развивается в регионах, где водные пути являются единственными коммуникациями, и конкурирует с железнодорожным транспортом в секторе перевозок массовых грузов на средние расстояния. Важнейшим направлением развития внутреннего водного транспорта является речной туризм.

Стабильность работы и реализация конкурентных преимуществ водного транспорта будет, прежде всего, зависеть от состояния водных путей и гидросооружений.

Основной целью реформирования системы управления внутренних водных путей является создание структуры их управления, отвечающей действующему законодательству, адекватной реальным бюджетным возможностям и сложившимся на внутреннем водном транспорте экономическим условиям. Важнейшим требованием к системе управления ВВП является сохранение единого технологического комплекса обеспечения безопасности и эффективности судоходства.

Реформа основывается на принципе сохранения внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений в государственной собственности.

Основными направлениями реформирования являются:

совершенствование бассейнового принципа управления внутренними водными путями, учитывающего федеральные и региональные интересы;

разделение функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в системе управления внутренних водных путей;

создание условий для финансового участия нетранспортных пользователей водных путей в их восстановлении и реконструкции;

создание механизмов долевого участия коммерческих организаций, заинтересованных в развитии судоходства, в финансировании внутренних водных путей, в частности на вновь осваиваемых участках рек;

привлечение для финансирования проектов развития водных путей и модернизации гидротехнических сооружений коммерческих кредитов и кредитов международных финансовых институтов;

поэтапное открытие внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранного государства.

Основными органами государственного регулирования на бассейнах внутренних водных путей должны быть Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства (ГБУВПиС), статус которых будет приведен в соответствие с действующим законодательством.

В целях улучшения условий эксплуатации федерального имущества на внутреннем водном транспорте, усиления контроля государства за его использованием и обеспечения поступления доходов в федеральный бюджет в виде арендной платы планируется создание федерального государственного унитарного предприятия, передача на его баланс федерального имущества, не подлежащего приватизации и находящегося в настоящее время в пользовании акционерных обществ внутреннего водного транспорта.

Одновременно должна быть проведена оптимизация структуры управления ГБУВПиС путём ликвидации малодеятельных участков водных путей с передачей их функций укрупнённым подразделениям.

### 3.6. РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОГО ТРАНСПОРТА

В условиях продолжения реформы железнодорожного транспорта промышленный транспорт развивается в двух основных секторах: железнодорожный транспорт необщего пользования и технологический транспорт.

**Железнодорожный транспорт необщего пользования** является важнейшим связующим звеном между основными грузоотправителями и сетью магистральных железных дорог. Возникновение в этом секторе крупных самостоятельных предприятий, а также создание института вагонных операторов способствуют развитию конкуренции на железнодорожном транспорте, повышению качества обслуживания и снижению транспортных издержек. Основными направлениями развития железнодорожного транспорта необщего пользования являются:

- совершенствование экономических и правовых механизмов рынка железнодорожных перевозок;

- развитие нормативной правовой базы, определяющей правовой статус и условия работы компаний-операторов и других владельцев железнодорожного подвижного состава;

- обеспечение равнодоступности инфраструктур железнодорожного транспорта для всех участников перевозок, соответствующих установленным требованиям;

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в подвижной состав, модернизацию и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта необщего пользования. Учет указанных факторов при разработке тарифов организаций железнодорожного транспорта общего пользования;

- учет особенностей функционирования железнодорожного транспорта необщего пользования при разработке соответствующих технических регламентов;

- создание условий, предотвращающих дискриминацию и монопольные проявления в отношении пользователей, технологически связанных с железнодорожными путями необщего пользования;

- стимулирование создания систем добровольной сертификации в секторе;

совершенствование правовых и экономических основ взаимодействия организаций железнодорожного транспорта необщего пользования с обслуживаемыми производствами;

координация программ и проектов технической модернизации железнодорожного транспорта общего и необщего пользования;

обновление нормативных правовых документов, определяющих требования в области технической и экологической безопасности и охраны труда в секторе.

**Развитие комплекса технологического транспорта ведется в следующих основных направлениях:**

уточнение и правовое закрепление сфер государственного регулирования и саморегулирования на технологическом транспорте;

определение правового статуса субъектов технологического транспорта, порядка использования ими транспортных средств и оборудования;

разработка технических регламентов, правил и нормативов, определяющих требования в области технической и экологической безопасности и охраны труда на технологическом транспорте.

### 3.7. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

Стратегия реформирования дорожного хозяйства предусматривает достижение соответствия между спросом и предложением пропускной способности дорожной сети в условиях роста парка транспортных средств исходя из перспективного уровня автомобилизации страны порядка – около 80 автомобилей на 100 домохозяйств (300 автомобилей на 1000 жителей).

Развитие дорожной сети страны должно обеспечивать повышение скорости движения автомобильного транспорта за счет увеличения пропускной способности перегруженных участков автомобильных дорог, улучшения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, а также сокращения времени и издержек доставки грузов и пассажиров путем строительства автомобильных дорог и мостов по основным направлениям движения грузо- и пассажиропотоков.

Основу опорной сети страны составляют федеральные автомобильные дороги, которые должны находиться во взаимодействии с автодорогами субъектов Федерации и муниципальными дорогами, обеспечивать решение стратегических задач Российской Федерации, формирование и перераспределение транспортных потоков между основными районами тяготения.

Федеральные автомобильные дороги должны обеспечивать:

- пропуск межрегиональных и транзитных потоков на основных направлениях международных транспортных коридоров;

- автотранспортные связи между административными центрами субъектов Российской Федерации и столицей Российской Федерации;

- автотранспортные связи на основных направлениях международных автомобильных дорог;

- подъезды к объектам федерального значения.

В качестве основных направлений развития федеральных автомобильных дорог следует считать:

- завершение формирования опорной сети автомобильных дорог для обеспечения связи с регионами;

- увеличение пропускной способности сети федеральных автомобильных дорог за счет создания многополосных автомагистралей на существующих направлениях;

- формирование новых автодорожных маршрутов, обеспечивающих оптимальное распределение автотранспортных потоков на направлениях в обход перегруженного движением автотранспорта Московского дорожного узла;

- создание подъездов к крупным транспортным узлам и объектам транспортной инфраструктуры, включая реконструкцию и строительство подъездов к портам;;

- строительство и реконструкция обходов крупных населенных пунктов.

Решение задачи повышения пропускной способности наряду с развитием и модернизацией федеральных автомобильных дорог должно осуществляться путем ликвидации «узких» мест, приводящих к снижению скоростей и заторов движения за счет:

- улучшения организации движения путем устройства транспортных пересечений в разных уровнях, сокращения пересечений и примыканий в одном уровне к автодорогам с малой интенсивностью движения;

- создания автомобильных дорог с реверсивным движением на подходах к крупным городам и населенным пунктам, обеспечивающих различную пропускную способность автодороги в разных направлениях с учетом суточных колебаний транспортного потока.

Стратегия реформирования дорожной отрасли в целом ориентирована на обеспечение:

- транспортной связности территории Российской Федерации как в целом, так и в пределах регионов, исходя из обеспечения доступа к сети по подъездам с твердым покрытием для практически всех населенных пунктов, в которых проживает основная часть населения страны;

- бесперебойного движения на основной части дорожной сети вне зависимости от сезонности и погодных условий;

- формирования экономически рациональных маршрутов автомобильных перевозок;

- эффективной стыковки российских автодорожных коридоров с европейской и азиатской сетями автомобильных дорог;

- доведения транспортно-эксплуатационных качеств дорог до уровня международных стандартов, в первую очередь – в основных международных транспортных коридорах;

- повышения безопасности дорожного движения и сокращение числа дорожно-транспортных происшествий по причине дорожных условий;

- комплексного развития дорожного сервиса;

повышения производительности труда и эффективности инвестиций в дорожном хозяйстве, совершенствования системы отраслевого управления.

**Институциональная основа проводимых реформ** - сохранение базовой части сети автомобильных дорог общего пользования в государственной (федеральной, субъектов Российской Федерации) или муниципальной собственности.

Одновременно должны быть созданы условия для строительства и эксплуатации автомобильных дорог и искусственных сооружений на коммерческих началах с привлечением средств международных финансовых организаций и частных инвесторов.

Должны произойти уточнения и изменения в существующей классификации дорог с соответствующим перераспределением ответственности за состояние и развитие автомобильных дорог между уровнями государственной власти, местного самоуправления, а также новыми собственниками, в том числе с учетом:

- проводимой административной реформы и реформы органов местного самоуправления;

- перспективной системы доходных полномочий бюджетов разных уровней и, соответственно, возможностей финансирования содержания и развития дорог и улично-дорожных сетей;

- реальных темпов и пропорций развития коммерческого сегмента дорожного хозяйства.

В соответствии с реформированием структуры собственности дорожной сети предстоит реформирование системы государственных предприятий дорожного хозяйства, с учетом, что часть них сохранится в федеральной собственности, в собственности субъектов Российской Федерации, в собственности муниципальных образований, часть будет приватизирована, часть подлежит диверсификации или укрупнению.

**Экономическая основа проводимых реформ** заключается в постепенном переводе финансирования развития и содержания автомобильных дорог, включая муниципальные дороги и улично-дорожную сеть городов, на механизмы, в основу которых положен принцип «пользователь платит».

Переход является поэтапным.

**На первом этапе** должны быть осуществлены пересмотр бюджетных полномочий и установление источников финансирования дорожного хозяйства по уровням бюджетной системы. С учетом недостаточного объема сборов пользовательских налогов для финансирования наиболее крупных и значимых дорожных объектов на первом этапе потребуется привлечение дополнительных бюджетных источников.

Предстоит также сформировать действенные механизмы:

- распределения указанных налогов по уровням бюджетной системы, имея в виду наделение каждого уровня финансирования дорожного хозяйства собственными доходными источниками;

- распределения финансовой помощи из федерального бюджета на государственную поддержку дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации.

Федерации, а также из территориальных бюджетов – муниципальным образованиям, с учетом территориальной неравномерности развития дорожной сети, автомобильного парка и объемов движения;

- планирования и софинансирования согласованных проектов развития базовой улично-дорожной сети городов;

- увязки долгосрочных и среднесрочных инвестиционных планов дорожного строительства с бюджетным процессом, ориентированным в настоящее время на годовые циклы.

Высокая потребность в развитии дорожной сети и бюджетные ограничения в части финансирования автомобильных дорог требуют расширения использования внебюджетных источников для финансирования развития дорожной сети, в том числе заемных средств, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог на коммерческой основе.

В качестве внебюджетных средств для финансирования автомобильных дорог могут использоваться средства частных инвесторов, государственные долговые обязательства, а также заемные средства, в том числе от международных финансовых организаций.

Развитие государственно-частного партнерства возможно по следующим направлениям:

- участие крупных (добывающих) предприятий в строительстве дорог при освоении новых месторождений;

- создание платных автомобильных дорог;

- эксплуатация существующих автомобильных дорог специального пользования (ведомственных автомобильных дорог).

С учетом опыта зарубежных стран для реализации государственно-частного партнерства при строительстве автомобильных дорог потребуется создание специальных государственных дорожных предприятий, оперирующих на рынке, как частные структуры и привлекающие для реализации проектов помимо собственных доходов также и частный капитал.

Учитывая специфику сети автомобильных дорог Российской Федерации, строительство платных дорог в настоящее время может быть осуществлено лишь на наиболее загруженных участках автомобильных магистралей на подходах к крупным городам с интенсивностью движения не менее 25 тыс. автомобилей в сутки. Платные автомобильные дороги могут принадлежать как государству и муниципальным образованиям, так и частным лицам на основе концессионных соглашений на право создания и эксплуатации этих автомобильных дорог на определенный период времени с последующей передачей их в государственную и муниципальную собственность.

Уникальное географическое положение России открывает возможности для привлечения средств международных финансовых организаций на развитие автомобильных дорог, позволяющих снизить издержки транспортировки грузов по маршрутам между Европой и Азией. Этому будет способствовать взаимодействие России с ВТО, расширение контактов с Европейским Союзом и АТЭС.

**На втором этапе** по мере роста доходов населения и предприятий предполагается дальнейшее повышение налоговой нагрузки на пользователей

автомобильных дорог, увеличение доли финансирования автомобильных дорог только за счет налогов и сборов с пользователей, расширение привлечения внебюджетных источников финансирования.

### 3.8. РАЗВИТИЕ И РЕФОРМИРОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

В условиях социально-экономических преобразований значимость автомобильного транспорта в транспортной системе страны постоянно возрастает. Быстрыми темпами растет его вклад в обеспечение мобильности населения. Повседневное массовое использование личных автомобилей является одним из главных факторов формирования нового образа жизни. Развитие рынков товаров и услуг, малого и среднего бизнеса объективно расширяет сферу применения грузового автомобильного транспорта, что обусловлено его высокой адаптированностью к рыночным условиям. Темпы наращивания парка личных и коммерческих автомобилей позволяют говорить о массовой автомобилизации страны, которая носит необратимый характер.

Процесс автомобилизации противоречив. Обеспечивая новое качество жизни людей и способствуя развитию рыночной экономики, автомобилизация сопровождается и негативными последствиями, связанными с ущербом от ДТП, загрязнением окружающей среды, перегрузкой дорог и городских улиц, проблемами развития городской среды, дестабилизацией работы наземного пассажирского общественного транспорта, проблемой утилизации автотранспортных средств и рядом других факторов.

С учетом тесной взаимосвязи сфер использования автомобиля для личных потребностей граждан и в коммерческих целях структурные преобразования на автомобильном транспорте должны носить комплексный характер. Основными целями преобразований являются:

максимальное использование возможностей автомобильного транспорта для повышения мобильности населения и ускорения товародвижения;

снижение всех видов издержек, связанных с осуществлением автотранспортной деятельности;

регулирование процесса автомобилизации и снижение его негативных последствий, прежде всего, в крупнейших городах.

Вопросы повышения безопасности дорожного движения, регулирования автомобилизации и повышения технического уровня парка автотранспортных средств рассмотрены в соответствующих разделах.

Развитие автомобильного транспорта предусматривает также решение следующих задач:

**в области развития внутреннего рынка автомобильных перевозок** - повышение уровня и унификация требований, предъявляемых к перевозчикам всех организационных форм и форм собственности;

вытеснение с рынка недобросовестных и ненадежных предпринимателей на основе совершенствования систем лицензирования и сертификации и ужесточения процедур административного контроля;

унификация налоговой среды для перевозчиков, осуществляющих одни и те же виды деятельности;

существенное упрощение системы взимания дорожных сборов;

разработка и реализация мер защиты перевозчиков, работающих по найму, от конкуренции со стороны владельцев автотранспортных средств, не имеющих соответствующей лицензии. Особое значение имеют защита рынка регулярных пассажирских перевозок автобусами и рынка услуг такси;

развитие системы страхования ответственности и рисков, связанных с автотранспортной деятельностью;

завершение процессов приватизации и разгосударствления в автотранспортной отрасли;

совершенствование системы статистического наблюдения на автомобильном транспорте на основе перехода к систематическим выборочным обследованиям;

продолжение развития системы нормативных правовых актов, регламентирующих автотранспортную деятельность;

**в области развития международных автомобильных перевозок и развития автомобильных транзитных перевозок через территорию России:**

развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров;

модернизация производственной базы приграничных пунктов пропуска транспортных средств, совершенствование процедур таможенного досмотра и оформления, приведение их в соответствие с мировой практикой;

поэтапное сближение положений национального автотранспортного законодательства с международными требованиями;

укрепление позиций России при совершенствовании системы многосторонних и двусторонних соглашений об автомобильных перевозках;

совершенствование методов организации регулярных международных пассажирских перевозок, предотвращение недобросовестной конкуренции в этом секторе;

создание максимально благоприятных условий для работы российских перевозчиков на основе проведения политики разумного протекционизма;

внедрение эффективных технологий таможенного оформления и контроля за товарами и транспортными средствами;

содействие совершенствованию системы МДП (TIR). Адаптация сектора международных автомобильных перевозок к альтернативным таможенным гарантийным системам, которые действуют, в частности, на территории ЕС;

**в области совершенствования перевозочных технологий:**

создание системы грузовых автотранспортных терминалов и транспортно-логистических центров, в том числе – в составе мультимодальных распределительных комплексов и транспортных узлов;

создание крупных транспортно-экспедиторских компаний, специализирующихся на доставке грузов в междугородном сообщении на основе применения терминальных технологий;

создание условий для оптимального взаимодействия автомобильного с другими видами транспорта, в том числе, на основе применения контейнерных и контрейлерных технологий;

создание информационных систем для обеспечения попутной и обратной загрузки автотранспорта;

реализация комплекса мер для концентрации грузовых и пассажирских потоков в пределах транспортных коридоров как необходимого условия повышения эффективности перевозок;

создание систем централизованного автотранспортного обслуживания крупных грузообразующих объектов;

совершенствование системы информационного обмена, учета и документооборота на основе использования международных стандартов и нормативов;

реализация комплекса мер по увеличению производства специализированного подвижного состава для перевозки контейнеров;

развитие информационного и телекоммуникационного обеспечения автомобильных перевозок, в том числе с использованием спутниковых систем.

**В результате реализации данных мероприятий будет складываться эффективно функционирующий и развивающийся автотранспортный комплекс, удовлетворяющий потребности населения и экономики в перевозках, способствующий интеграции России в мировую экономику.**

## **РАЗДЕЛ 4. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ И РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА**

### **4.1. ФОРМИРОВАНИЕ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ И ПРИОРИТЕТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ**

**Реализация транспортной стратегии предполагает осуществление ряда крупнейших инфраструктурных проектов, непосредственно связанных с реализацией социально-экономических приоритетов общегосударственного значения.**

**К числу таких проектов относятся:**

**Строительство автомобильной дороги Чита – Хабаровск** с дальнейшим развитием в направлении Ванино обеспечит завершение создания самой протяженной в мире национальной автомагистрали Москва-Владивосток, свяжет дорожную сеть Дальневосточного региона с опорной сетью дорог страны, станет стимулом социально-экономического развития восточных территорий.

**Железная дорога Беркакит – Томмот – Якутск** обеспечит повышение эффективности транспортного обеспечения Севера, возможность расширить разработку минерально-сырьевой базы Республики Саха (Якутия).

**Завершение строительства кольцевой автодороги вокруг Санкт-Петербурга, а также строительство обходов городов Нижний Новгород, Новосибирск, Красноярск, Иркутск и ряда других** позволит значительно увеличить скорость сообщения и безопасность движения на автомагистралях, снять нагрузку, оказываемую транзитным транспортом на городскую улично-дорожную сеть, улучшить экологическую обстановку в крупнейших городах России.

**Модернизация и реконструкция федеральных магистралей «Беларусь», «Россия», «Дон» и других** по нормативам I категории с устройством многополосной проезжей части позволит обеспечивать растущие межрегиональные и транзитные потоки автомобильного транспорта на основных направлениях международных транспортных коридоров.

**Модернизация существующих и строительство новых дорог в зоне Севера и районах нового освоения: «Колыма», «Лена», Салехард – Новый Уренгой – Сургут, Якутск – Вилюй – Мирный – граница Иркутской области** будет содействовать обеспечению Северного завоза и улучшению социально-экономической ситуации в регионе.

**Завершение строительства мостовых переходов через р. Волга у городов Ярославль, Ульяновск и Волгоград, через Кольский залив у г. Мурманска, через р. Кама у г. Перми, через р. Обь у г. Новосибирска, через р. Ангара у г. Иркутска и других** позволит существенно снизить транспортные издержки при перевозке грузов и пассажиров.

**Комплексная модернизация московского транспортного узла** значительно повысит устойчивость транспортной системы Московского региона и будет способствовать повышению эффективности транспортных коридоров Транссиб и "Север-Юг".

**Реконструкция аэропорта и морского вокзала в Сочи** повысит качество обслуживания пассажиров в традиционном курортном регионе, будет способствовать повышению его привлекательности как места отдыха.

**Развитие паромных линий на Балтике** обеспечит надежное сообщение с Калининградом и развитие сотрудничества с регионом ЕС.

**Выход на полную проектную мощность Балтийской Трубопроводной Системы** в сочетании с созданием системы управления движением судов на Балтике значительно увеличит экспортные возможности и повысит независимость России при поставке нефтеналивных грузов на мировой рынок.

**Модернизация арктической транспортной системы** (включая завершение строительства атомного ледокола «50 лет Победы» и создание нового поколения атомных ледоколов) – обеспечит стратегический контроль российского сектора Арктики, повышение качества жизни людей в Заполярье, даст импульс для нового освоения ресурсов северных территорий, создаст предпосылки для транзитных перевозок по трассе СМП, а также будет способствовать улучшению условий жизни коренных малочисленных народов Севера и развитию экологичного туризма.

**Выход на проектную мощность портового комплекса в Усть-Луге** обеспечит устойчивое железнодорожно-паромное сообщение с Калининградской областью, переключение перевалки грузов из портов стран Балтии на российские порты. Будет достигнуто значительное увеличение

экспорта угля через порты России. На Балтике начнет действовать крупнейший контейнерный терминал (0,5 млн. TEU к 2007 году). Благодаря созданию современных мощностей по переработке навалочных и пылевидных грузов значительно улучшится экологическая обстановка в регионе Санкт-Петербурга.

**Завершение строительства железнодорожных линий Новый Уренгой-Надым, Новый Уренгой - Ямбург** обеспечит развитие транспортной инфраструктуры, необходимое для эффективного социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа и освоения его минерально-сырьевой базы.

**Модернизация Астраханского водно-транспортного узла и портов Махачкала и Оля, развитие системы паромного сообщения на Каспии** в рамках развития МТК «Север-Юг» значительно усилят позиции России в борьбе за транзитные грузы в данном регионе.

**Комплексная системная модернизация портов Дальнего Востока и железнодорожных подходов к ним** обеспечит экономическое развитие Восточной Сибири и Дальнего Востока, стимулирует развитие экономических связей России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

**Система обеспечения безопасности судоходства в Финском заливе** станет важным фактором поддержки расширяющегося торгово-экономического диалога с Европой и США и обеспечит безопасное торговое судоходство на Балтике в соответствии с современными стандартами.

**Модернизация системы управления воздушным движением** обеспечит реализацию в Российской Федерации Глобальной эксплуатационной концепции организации воздушного движения и будет способствовать повышению безопасности полетов и увеличению экономической эффективности системы.

**Строительство низконапорного гидроузла на р. Волге** выше Нижнего Новгорода, совмещенного с автодорожным мостовым переходом, на автодорожном маршруте: Нижний Новгород – Киров в Нижегородской области, обеспечит сохранение целостности Волги как судоходной реки, решение транспортных и экологических проблем в регионе, системное развитие инфраструктуры различных видов транспорта.

**Реконструкция Кочетовского шлюза на р. Дон и строительство его Пнитки** обеспечит подготовку к открытию важнейших внутренних водных путей для иностранных перевозчиков, позволит предотвратить кризис пропускных возможностей при вводе стандарта на применение двухкорпусных танкеров. Реализация проекта должна стать примером государственно-частного партнерства и частичной коммерциализации объектов ВВП.

**Развитие железнодорожного транспорта на о. Сахалин** предполагает модернизацию инфраструктуры с переходом на общесетевую колею 1520 мм и дальнейшее развитие сообщения между материком и островом, прежде всего, на основе железнодорожно-паромных технологий с применением нового поколения паромов, а также посредством возможного создания мостового перехода (прокладки тоннеля).

**Строительство железной дороги в республике Тыва** обеспечит разработку перспективных месторождений меди и коксующихся углей на территории республики;

**Реализация проекта нефтепровода из Восточной Сибири в страны Азиатско-Тихоокеанского региона** направлена на создание нового экспортного направления для транспортировки российской нефти мощностью до 80 млн. т в год. Трасса проектируемого нефтепровода не должна проходить по территориям заповедников и охранных зон;

**Строительство системы трубопроводов с выходом на побережье Баренцева моря и причальных комплексов с нефтяными терминалами** расширит возможности поставок нефти из России на североамериканский и европейский рынки.

#### 4.2. НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

**Развитие транспортной инфраструктуры играет ключевую роль в реализации транспортной стратегии.** Основными направлениями в развитии инфраструктуры отдельных видов транспорта являются:

##### **железнодорожного транспорта -**

обновление и модернизация основных производственных фондов;

развитие информационно-управляющих систем;

модернизация и внедрение дистанционно диагностируемых и малообслуживаемых устройств автоматики, сигнализации, телемеханики, связи, электроснабжения;

развитие комплексных систем, обеспечивающих безопасность железнодорожных перевозок;

расширение пропускной способности основных направлений сети железных дорог, завершение мероприятий по интеграции с инфраструктурой международных транспортных коридоров;

расширение существующих и строительство новых железнодорожных подходов к крупным промышленным районам, месторождениям, портам и аэропортам;

реконструкция и развитие пограничных железнодорожных станций для обеспечения беспрепятственного пропуска поездов в международном сообщении и создания условий для проведения пограничного и таможенного досмотра, усиление железнодорожных подходов к существующим и строящимся морским портам;

развитие скоростного (160-200км/ч) и высокоскоростного (250-350км/ч) пассажирского движения;

##### **автодорожной инфраструктуры -**

завершение формирования опорной сети федеральных автомобильных дорог для обеспечения межрегиональных связей и ее интеграция в системы автомобильных дорог Европы и Азии;

повышение несущей способности важнейших федеральных магистралей в полосе международных транспортных коридоров;

увеличение пропускной способности сети автомобильных дорог за счет создания многополосных автомагистралей на существующих направлениях, улучшения организации движения путем устройства транспортных пересечений в разных уровнях, сокращения пересечений и примыканий в одном уровне к автодорогам с малой интенсивностью движения, создания автомобильных дорог с реверсивным движением на подходах к крупным городам и населенным пунктам;

формирование новых автодорожных маршрутов, обеспечивающих оптимальное распределение автотранспортных потоков на направлениях в обход перегруженного движением автотранспорта Московского дорожного узла и других крупнейших городов;

модернизация и развитие подходов к крупным городам и сооружение их обходов;

модернизация и реконструкция подъездов к железнодорожным станциям, речным и морским портам и другим объектам транспортной инфраструктуры;

ликвидация грунтовых разрывов на опорной дорожной сети страны;

развитие автомобильных дорог субъектов Российской Федерации в целях обеспечения устойчивых межрегиональных транспортных связей с соседними регионами, районными центрами и населенными пунктами, а также связей автомобильных дорог субъектов Российской Федерации с федеральными автомобильными дорогами;

строительство автомобильных дорог в зоне Севера и районах нового освоения в целях обеспечения Северного завоза и связи с опорной сетью автомобильных дорог страны;

развитие муниципальных дорог и улично-дорожной сети городов и населенных пунктов с учетом потребности населенных пунктов и в увязке с развитием федеральных автомобильных дорог и автомобильных дорог субъектов Российской Федерации;

улучшение городских улично-дорожных сетей и совершенствование системы организации и регулирования дорожного движения;

создание крупных терминальных комплексов, в первую очередь в регионах, примыкающих к международным транспортным коридорам;

обустройство до 2010 года 94 автомобильных пунктов пропуска и строительство 11 инспекционно-досмотровых комплексов для таможенного контроля крупнотоннажных контейнеров;

внедрение системы электронно-логистического сопровождения автотранспортных средств и грузов на основных международных автомобильных пунктах пропуска и организация пропуска автотранспортных средств по «зеленому коридору».

#### **воздушного транспорта -**

оптимизация количества международных и узловых аэропортов, переход к единой системе опорных аэропортов, осуществление в приоритетных аэропортах глубокой модернизации производственных объектов;

развитие основных международных и узловых аэропортов как современных мультимодальных транспортных узлов;

создание и развитие федеральной аэронавигационной системы в соответствии с Концепцией модернизации и развития Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации;

комплексная модернизация Московского авиаузла;

техническое перевооружение системы ОРВД на основе внедрения технологий и технических решений перспективной концепции CNS/ATM Международной организации гражданской авиации;

открытие новых воздушных трасс для полетов воздушных судов отечественных и зарубежных авиакомпаний;

развитие инфраструктуры региональной авиации;

повышение эффективности взаимодействия национальной системы с зарубежными системами организации воздушного движения;

техническое перевооружение и модернизация досмотровых систем аэропортовой безопасности;

создание систем охраны контура аэродромов и посадочных глиссад.

#### **морского транспорта -**

диверсификация портовой индустрии в соответствии с перспективными сценариями развития внешней торговли и соответствующей им структурой грузопотоков, наращивание мощностей для обеспечения экспорта наливных грузов, угля, удобрений, а также для переработки контейнеров с целью дальнейшего повышения доли отечественных портов в переработке внешнеторговых грузов;

облегчение формальностей в портах и требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания;

внедрение системы автоматической обработки данных (ADP) для целей облегчения формальностей в международном морском судоходстве;

совершенствование систем безопасности мореплавания, включая систему навигационно-гидрографического обеспечения;

восстановление инфраструктуры, обеспечивающей безопасное судоходство на трассе Северного морского пути;

переход после завершения строительства атомного ледокола «50-лет Победы» к созданию нового поколения атомных ледоколов. Начало строительства вспомогательного ледокольного флота с учетом развития экспортных перевозок через замерзающие порты, а также для обеспечения освоения перспективных месторождений углеводородного сырья на арктическом шельфе;

развитие систем, обеспечивающих навигационное обслуживание и безопасность судоходства;

строительство инспекционно-досмотровых комплексов для таможенного контроля крупногабаритных грузов;

строительство специализированных спортивных (яхтенных) портов для развития спорта и туризма;

обновление и строительство портового флота, включая портовые ледоколы.

#### **внутреннего водного транспорта -**

создание условий для устойчивого и безопасного судоходства по внутренним водным путям Единой глубоководной системы Европейской части России – маршрутом МТК «Север-Юг» с гарантированными глубинами на судовом ходу не менее 4 метров;

устранение лимитирующих участков на основных внутренних водных путях: реконструкция Кочетовского гидроузла, строительство низконапорного гидроузла на р. Волге выше Нижнего Новгорода, совмещенного с автодорожным мостовым переходом, на автодорожном маршруте: Нижний Новгород – Киров в Нижегородской области; реализация системы мер по повышению пропускной способности Волго-Балтийского водного пути;

развитие Хабаровского водно-транспортного узла в целях обеспечения безопасности судоходства и защиты интересов российских судовладельцев;

реконструкция наиболее изношенных напорных гидросооружений в целях обеспечения их безопасности и непрерывности эксплуатации;

внедрение систем автоматизированной проводки судов с использованием спутниковых навигационных систем с созданием электронных карт внутренних водных путей.

#### **трубопроводного транспорта -**

развитие трубопроводной транспортной инфраструктуры в восточных регионах страны в соответствии с приоритетами обеспечения надежного газоснабжения российских потребителей и диверсификации экспорта энергоносителей с учетом требований законодательства по охране природы;

увеличение пропускных возможностей Балтийской трубопроводной системы до 62 млн. тонн нефти в год позволит увеличить возможности России по экспорту нефти независимо от других стран;

реконструкция и техническое переоснащение действующих нефтепроводов;

сооружение новых магистральных трубопроводов к морским терминалам;

расширение и реконструкция газотранспортной системы;

проектирование Северо-Европейского газопровода;

создание новых мощностей для экспорта нефти на побережье Баренцева моря в увязке с развитием морских портов;

формирование трубопроводной сети на Востоке России с выходами на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона;

строительство нефтепровода, газопровода и морских терминалов для экспорта в страны Азиатско-Тихоокеанского региона нефти и сжиженного природного газа и в рамках проекта «Сахалин-2».

#### 4.3. РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Реализация транспортной стратегии основана на общих принципах федеративных отношений и учитывает особенности социально-экономического развития и транспортных потребностей отдельных регионов страны.**

Правильный учет регионального фактора при развитии транспортной системы способствует преодолению существенных различий в экономическом и социальном развитии российских регионов и инфраструктурных ограничений, развитию единого экономического пространства, рациональному межрегиональному разделению труда.

**Для регионов с развитым потенциалом обрабатывающей промышленности и высокой плотностью населения прогнозируется ускоренное развитие высокотехнологичных производств и сферы обслуживания. В этих регионах следует ожидать опережающего развития автомобильных перевозок грузов и пассажиров, интенсивного роста числа автомобилей в личном пользовании. В области транспортной инфраструктуры требуется скоординированное развитие конкурирующих коммуникаций различных видов транспорта, повышение пропускной способности существующей дорожной сети, сооружение автодорожных обходов крупнейших городов, создание сети мультимодальных транспортных терминалов.**

**Регионы преимущественно сырьевой направленности и с низкой плотностью населения, особенно северные территории, будут характеризоваться крупными концентрированными потоками энергетических, рудных, лесных и химических грузов, перевозимых на расстояния в 4-5 тыс. км, в том числе в значительных объемах на экспорт. В этих регионах актуально решение задачи завершения создания опорной железнодорожной транспортной сети и обеспечения круглогодичного выхода на нее большинства населенных пунктов путем строительства подъездных дорог. Безальтернативность внутреннего водного транспорта и региональной авиации в таких районах предполагает принятие специальных мер по их поддержке.**

**В регионах с преимущественным развитием агропромышленного комплекса предъявляются повышенные требования к формированию местной автодорожной сети в целях решения задачи по созданию автодорожных подъездов с твердым покрытием ко всем населенным пунктам.**

**Оптимальным уровнем для увязки стратегии развития транспортной системы с региональными приоритетами является уровень федерального округа.**

При развитии системы управления транспортом должны стимулироваться разработка перспективных транспортных планов в разрезе федеральных округов, согласование инфраструктурных транспортных проектов субъектов Федерации, относящихся к одному федеральному округу, другие формы координации развития региональных транспортных систем в пределах федеральных округов.

**Северо-Западный федеральный округ.** Транспортная система данного региона играет важнейшую роль в развитии экспортно-импортных связей России и транзитных перевозок.

Основной задачей развития транспортной системы региона является формирование российских частей евроазиатских транспортных коридоров «Север-Юг» и «Северный морской путь», а также коридоров регионального значения – паневропейских транспортных коридоров № 1 и 9.

В системе МТК «Север-Юг» предусматривается использование внутренних водных путей, в том числе Волго-Балтийского канала, речных портов для осуществления перевозок с использованием судов смешанного (река-море) плавания в направлении Северная Европа – страны Каспийского региона, а также с выходом в Черное море и далее на Дунай.

Приоритетами являются модернизация и строительство новых портовых комплексов на Балтике, Белом и Баренцевом морях и развитие железнодорожных и автомобильных и трубопроводных подходов к ним, формирование и устойчивое функционирование транспортных связей Калининградской области с другими регионами России.

Важную роль в развитии морского туризма сыграет модернизация пассажирского морского вокзала и Центрального яхт-клуба в Санкт-Петербурге.

Основными задачами развития железнодорожного транспорта региона являются развитие подходов к портам Балтийского моря, подготовка инфраструктуры участка Санкт-Петербург – Бусловская для организации скоростного пассажирского сообщения с Хельсинки, дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

Важнейшими задачами развития морского транспорта являются обеспечение регулярного судоходства в западном секторе Северного морского пути, а также создание комплексной системы обеспечения безопасности судоходства на Балтике.

В дорожном хозяйстве, наряду с развитием автодорог в составе Санкт-Петербургского дорожного узла, предполагается завершить строительство и реконструкцию автомобильных дорог по направлениям: Санкт-Петербург – Вологда – Киров и далее на Урал, Вологда - Медвежьегорск, Санкт-Петербург - Петрозаводск – Котлас – Сыктывкар – Воркута – Салехард с подъездом на Нарьян-Мар, Пермь – Кудымкар – Сыктывкар – Архангельск с подъездом на Мезень. Будут построены обходы городов Санкт-Петербург, Псков, Вологда, Великий Новгород.

Специфической задачей развития транспортной системы округа является обеспечение устойчивого железнодорожного, автомобильного и паромного сообщения с Калининградской областью. При этом должны быть решены проблемы беспрепятственного сухопутного транзита через территорию государств-членов ЕС. В Калининградской области планируется построить и реконструировать автомобильные дороги граница Польши - Калининград – Толпаки – Неман –с обходом г. Советска и Калининград – Черняховск – граница Литвы.

**Центральный федеральный округ.** На территории округа находится крупнейший в стране Московский транспортный узел (МТУ), в котором

пересекаются транссибирский транспортный коридор и транспортный коридор «Север-Юг». Округ обладает развитой транспортной системой, главными задачами развития которой является технологическая модернизация, повышение конкурентоспособности и качества обслуживания населения и экономики, обеспечение устойчивой работы транспорта в условиях растущей интенсивности движения.

Основными направлениями модернизации железнодорожного транспорта МТУ являются: создание скоростного движения поездов на направлениях Москва - Минск, Москва - Санкт-Петербург – Хельсинки, Москва - Нижний Новгород, Москва - Самара, максимальный вынос грузовой работы за пределы Московской кольцевой железной дороги, развитие современных технологий организации пригородных перевозок.

Перспективными проектами в области развития автодорожной инфраструктуры являются реконструкция выходящих из Москвы головных участков федеральных магистралей – «Беларусь», «Россия», «Украина», «Холмогоры» и «Волга» с устройством 6-8 полосной проезжей части и далее в пределах округа с устройством 4 полос движения. В целях разгрузки радиальных магистралей Московского автодорожного узла будут построены хордовые и соединительные дороги. Предусматривается также завершить строительство обходов городов Ярославль, Кострома, Тула, Курск, Воронеж, Рязань, Саратов, Орел. Будет завершено строительство и реконструкция участков автомобильной дороги граница Украины – Курск – Воронеж – Саратов – Уральск, обеспечивающей кратчайший выход из центральной Европы на Казахстан и Китай.

В области развития воздушного сообщения основной задачей является комплексная модернизация Московского авиаузла посредством реконструкции аэропортов «Шереметьево», «Домодедово», «Внуково», направленной на создание сети пересадочных узлов (хабов), способных выполнять функции узловых распределительных центров воздушных перевозок, что позволит повысить качество обслуживания, уровень безопасности и регулярности полетов, обеспечить растущие потребности во внутренних и международных транзитных перевозках.

Модернизация Московского авиаузла направлена на расширение, реконструкцию и техническое перевооружение объектов (аэропортов), а также на создание скоростных автодорог и железнодорожных линий, связывающих аэропорты между собой и с центральной частью города.

Важным для Центрального Федерального округа направлением совершенствования межрайонных связей, учитывая агропромышленную специализацию Центрально-Черноземного района, является создание транспортно-логистической системы для приема, хранения, сортировки и доставки грузов от сельскохозяйственных поставщиков на терминалы районов-потребителей.

**Южный федеральный округ.** Транспортная система округа представляет собой "Южные ворота России", обеспечивая выход на транспортные коммуникации стран черноморского и прикаспийского регионов. Развитие транспортной системы округа предполагает решение двух первоочередных задач:

- развитие коммуникаций в полосе международного транспортного коридора "Север-Юг" для обеспечения экспортно-импортных перевозок и международного транзита и привлечения на российские коммуникации грузопотоков из региона Каспия, Ирана, государств бассейна Индийского океана;

- транспортное обеспечение развития рекреационных возможностей причерноморского региона.

В период до 2010 года будет осуществлена модернизация Астраханского водно-транспортного узла, порта Махачкала, получит дальнейшее развитие система паромного сообщения на Каспии.

Будут развиваться перегрузочные комплексы для увеличения объемов перевалки нефти, зерна, контейнеров в Новороссийском порту, строительство нового порта на мысе Железный Рог, строительство нового грузового порта в Миусском лимане с целью выноса пылящих грузов из Таганрогского порта и улучшения экологической обстановки в городе.

В дорожном хозяйстве, помимо развития магистралей «Дон», «Каспий», «Кавказ» и других федеральных дорог в составе МТК «Север-Юг» планируется реконструировать и построить автомобильные дороги Ростов-на-Дону – Буденовск – Кисляковка – Тимашевск – Крымск, Минеральные Воды – Кочубейск, Майкоп – Дагомыс, Армавир - Ставрополь - Элиста, а также реконструировать автодорогу граница Украины – Волгоград – Астрахань – гр.Казахстана (Атырау), которая обеспечит кратчайший выход из южной Европы на Казахстан и Среднюю Азию. Предусматривается завершить строительство мостового перехода через р. Волгу у г.Волгограда.

Комплекс задач, связанных с развитием рекреационных возможностей российского черноморского побережья, предполагает, прежде всего, защиту курортной части побережья от негативных воздействий транспорта, недопущение развития транспортных узлов и коммуникаций – в первую очередь, обеспечивающих перевозки грузов – за счет рекреационных территорий. Сообщение в пределах курортных зон должно обеспечиваться транспортными системами с повышенными экологическими характеристиками.

Для улучшения условий доступа на российское черноморское побережье необходимо обеспечить реконструкцию, техническое перевооружение и развитие аэродромных комплексов в первую очередь в городах Сочи, Владикавказ, Минеральные Воды, Краснодар, Ставрополь, формирование современной системы сервиса для пассажиров и грузовладельцев на воздушном транспорте и обновление самолетно-вертолетного парка авиатранспортных компаний Северного Кавказа.

**Приволжский федеральный округ.** Благоприятное транспортно-географическое положение региона оказывает исключительно большое влияние на формирование его производственного комплекса и торговли. При этом транспортный комплекс может стать «локомотивом» экономического развития округа, на территории которого расположены ведущие предприятия отраслей транспортного машиностроения.

Развитие транспортной системы округа во многом связано с повышением конкурентоспособности МТК "Север-Юг". Важнейшей задачей является

создание гидротехнического комплекса в районе Городца для сохранения неразрывности Волги как важнейшего судоходного пути.

Для повышения эффективности и качества перевозок во внутреннем и международном сообщении будет осуществлена реконструкция грузовых железнодорожных станций, строительство грузовых распределительных центров, а также логистических центров управления интермодальными перевозками.

Предусматривается реконструкция федеральных автомобильных дорог, а также развитие автомобильных дорог по направлениям: Пермь – Кудымкар – Сыктывкар – Архангельск, Казань – Екатеринбург, Нижний Новгород – Пенза – Саратов, Казань – Саранск - Тамбов. Предусматривается завершить строительство моста через р. Волгу у г. Ульяновска, построить обходы городов Пермь, Нижний Новгород, Саратов.

**Уральский федеральный округ.** Транспортная система округа обеспечивает развитие старейшего в России индустриального региона, а также освоение перспективных месторождений полезных ископаемых. Основные коммуникации опорной транспортной сети региона связаны с Транссибирским транспортным коридором. Важной задачей является их модернизация для продления европейского транспортного коридора № 2 до Екатеринбурга. Основными проектами в области развития магистрального железнодорожного транспорта, наряду с развитием Транссиба, станут завершение строительства железнодорожных линий Новый Уренгой-Ямбург, Новый Уренгой-Надым.

На территории округа будет решаться задача развития транспортных коммуникаций в направлении Казахстана и Китая, что обеспечит в перспективе привлечение в Россию дополнительных транзитных грузопотоков из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Одной из приоритетных задач в регионе является создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта. Основными центрами транспортной логистики являются крупнейшие промышленные и транспортные узлы – Екатеринбург и Челябинск.

Для обеспечения растущих автомобильных перевозок планируется построить и реконструировать отдельные участки автомобильных дорог по маршрутам: Пермь – Серов – Ханты-Мансийск – Сургут – Томск и Тюмень – Сургут – Новый Уренгой – Салехард.

В северной части территории округа актуально развитие региональной авиации.

**Сибирский федеральный округ.** Задачи модернизации и развития транспортной системы округа неодинаковы для различных его регионов.

В южных районах Сибири требуется дальнейшее развитие коммуникаций в полосе транссибирского транспортного коридора, строительства железной дороги в Читинской области к крупнейшему в мире Удоканскому месторождению меди, а также завершение реконструкции федеральных автодорог «Байкал», «Енисей», Чита – Забайкальск – госграница; Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск. Предусматривается строительство дорог в районах нового освоения на севере Иркутской области, Эвенкийском

АО, будут реконструированы участки дорог на подходах к государственной границе в южной части региона для обеспечения прямых выходов на Китай.

На речном транспорте требуется поддержание существующих габаритов судового хода на эксплуатируемых участках рек Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов, в верховьях Лены, проведение реконструктивных работ Новосибирской шлюзовой системы, на судоподъемнике Красноярской ГЭС.

Главной задачей для Севера является строительство и развитие меридиональных опорных автодорожных направлений, а также развитие коммуникаций Северного морского пути. Для прибрежных и островных арктических районов Сибири морской транспорт останется безальтернативным видом транспорта. Сохранится его роль в вывозе продукции Норильского горно-металлургического комбината, леса из Игарки на экспорт. Особой задачей является транспортное освоение месторождений полуострова Ямал.

Важнейшими объектами развития сети аэропортов в Сибири являются строительство нового аэропорта в г. Омске, реконструкция взлетно-посадочных полос в Новосибирске (Толмачево), строительство грузовых комплексов мощностью по 300 тонн/сутки в аэропорту Новосибирска.

**Дальневосточный федеральный округ.** Занимая 40 процентов территории России, регион имеет относительно слабое развитие транспортной сети, что в значительной степени сдерживает развитие его экономики. Не полностью реализуются и благоприятные возможности для развития международных торговых связей, прежде всего, со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Ключевыми задачами развития транспорта в регионе являются:

завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети (усиление Главсиба, завершение строительства БАМ и АЯМ и соединительных линий, обеспечивающих маневренность сети). Создание эксплуатационно-технологических и экономических условий для привлечения на российские железные дороги международного транзитного потока (МТК «Транссиб», «Приморье – 1», «Приморье – 2»);

завершение строительства железнодорожной линии Беркамит-Томмот-Якутск. Выход железной дороги к Якутску в сочетании с развитием автодорожной сети региона радикально изменит картину транспортного обеспечения северных территорий;

реконструкция железных дорог Сахалина, модернизация паромной переправы Ванино-Холмск в комплексе с вводом в строй автодороги Лидога-Ванино;

развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов – Владивостока, Находки, Восточного, Ванино, Посъета, Зарубино.

развитие международных пограничных переходов и терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и таможенной обработки, комфортные условия для пассажиров.

Главной задачей в автодорожном строительстве является формирование опорной магистральной дорожной сети. Кроме завершения строительства федеральной магистрали Чита – Хабаровск планируется осуществить строительство автодорог, обеспечивающих подъезд к портам Ванино и

Находка, Якутск - Мирный – Ленск, Комсомольск-на-Амуре - Николаев-на-Амуре, Билибино-Помолом и других дорог, обеспечивающих северный завоз в Якутию, Магаданскую область и другие северные территории региона, а также автодорог Раздольное – Хасан, Южно-Сахалинск – Ноглики.

Перспективными направлениями развития речного транспорта, наряду с переносом базового порта в Якутск после сооружения Амуро-Якутской железной дороги, являются поддержание глубин на верхней Лене (участок Осетрово – Витим), пополнение флота Ленского и Амурского бассейнов судами смешанного (река-море) плавания.

## РАЗДЕЛ 5. ЭТАПНОСТЬ И МЕХАНИЗМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ

**Реализацию Транспортной стратегии Российской Федерации предполагается осуществлять в два этапа** в соответствии с этапностью социально-экономического развития страны и необходимостью последовательного осуществления мер государственного регулирования, направленных на решение накопившихся проблем, сдерживающих развитие транспортной системы

**В рамках оптимистического сценария развития экономики на первом этапе** (2004-2010 годы) развитие будет ориентировано на ускоренную диверсификацию транспортной отрасли и решение задач, поставленных в рамках Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)» и других действующих программ.

Модель ускоренной диверсификации предполагает радикальное улучшение инвестиционного климата, проведение активных структурных преобразований, преодоление тенденции нарастающего износа основных фондов транспорта, повышение технологического уровня транспортных систем.

Общий объем средств, направляемых на финансирование транспортной системы, на первом этапе, должен составлять ежегодно не менее 4% от ВВП. Реализация транспортной стратегии потребует привлечения в транспортную систему в период до 2010 года до 20 млрд. долларов ежегодно из всех источников.

**На втором этапе** (2011-2020 гг.) предусматриваются дальнейшие преобразования, направленные на развитие транспортной системы в рамках концепции устойчивого развития, создание надежных транспортных связей между субъектами Российской Федерации. В этот период должны быть реализованы следующие меры стратегического характера:

создание максимально благоприятных условий для привлечения негосударственного капитала к строительству и эксплуатации новых транспортных объектов;

сокращение сферы тарифно-ценового регулирования;

расширение круга категорий объектов транспорта, не имеющих ограничения на нахождение в частной собственности;

разработка и принятие законодательной базы системы государственных закупок транспортных услуг для общественных нужд.

разработка и принятие законодательной базы системы оборонного заказа на транспортные услуги;

реализация в полной мере принципа устойчивого развития в части снижения экологического воздействия транспорта.

В случае реализации диверсификационной модели социально-экономического развития экономики оптимальный объем финансирования на втором этапе может быть снижен до 3% от ВВП, с сокращением доли бюджетного финансирования основных программных мероприятий на транспорте.

**При реализации умеренного сценария развития экономики будет реализована модель инерционного роста. На первом этапе** (до 2010 года) развитие будет ориентировано на более эффективное использование имеющихся мощностей. Объем финансирования транспортного сектора должен быть не менее 3% ВВП, что будет обеспечивать:

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

содержание и эксплуатацию находящихся в государственной собственности объектов, обеспечивающих безопасное функционирование транспортных систем;

предоставление субсидий для осуществления социально-значимых перевозок.

При этом относительно больший вес по сравнению с последующим периодом будут иметь меры прямого государственного регулирования. Вводимые на данном этапе перспективные нормы, стандарты и регламенты призваны еще более повысить стабильность развития транспорта.

**На втором этапе** должно быть обеспечено ускоренное развитие транспортной системы, направленное на существенное повышение эффективности и качества транспортного обслуживания.

Реализация данной модели развития будет означать консервацию технологической отсталости транспортной инфраструктуры на достаточно продолжительный период, что может обострить проблемы и диспропорции в развитии транспортной системы, привести к угрозе резкой потери конкурентоспособности экономики и обороноспособности России.

**Необходимым условием реализации транспортной стратегии Российской Федерации является создание стабильной системы финансирования, учитывающей особенности транспорта как инфраструктурной отрасли.** В частности, необходимо:

- создание системы финансирования инфраструктуры со среднесрочным горизонтом планирования ассигнований;

- гарантированное выполнение государством принятых на себя финансовых обязательств в среднесрочном периоде;

- изменение структуры финансирования транспорта в системе "государство-инвестор-пользователь" в направлении увеличения доли пользователей и инвесторов на основе расширения механизмов

государственно-частного партнерства (концессии, схемы «построй-используй-передай», долгосрочной аренды), а также таких механизмов привлечения инвестиций как внешние и внутренние займы, налоговые преференции, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственного бюджета, применение государственных гарантий по займам, совершенствование залогового законодательства, содействие в организации консорциумов и других объединений инвесторов.

**При реализации неблагоприятного сценария развития экономики** уже в 2004-2005 годах могут возникнуть серьезные инфраструктурные ограничения транспортной доступности отдельных регионов и товародвижения в международных и внутренних перевозках. Возможна потеря Россией отдельных перспективных мировых товарных рынков. Транспортная система может стать фактором торможения экономического роста.

**Для реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на первом этапе предусматривается формирование соответствующего плана действий и принятие его на уровне Правительства Российской Федерации.**

План действий станет основой для подготовки нормативных правовых актов, разработки и корректировки государственных и отраслевых программ, а также проведения отдельных мероприятий, направленных на реализацию положений Транспортной стратегии Российской Федерации.

Ход реализации стратегии должен отражаться в ежегодном докладе «О ходе реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года»

Положения Транспортной стратегии могут уточняться с учетом реализации отдельных ее приоритетов и изменения социально-экономической ситуации. Целесообразно один раз в пять лет осуществлять подготовку скорректированной редакции Транспортной стратегии Российской Федерации.

Реализация Транспортной стратегии Российской Федерации, координация на основе ее положений действий всех ветвей и уровней власти, бизнеса, различных слоев общества обеспечит наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития России.