

УТВЕРЖДЕНА  
распоряжением Правительства  
Российской Федерации  
от 22 ноября 2008 г. № 1734-р  
(в редакции распоряжения  
Правительства Российской Федерации  
от 11 июня 2014 г. N 1032-р)

## **ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ** **Российской Федерации на период до 2030 года**

### Введение

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

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

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

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

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики

транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики.

Все это требует от российского транспорта существенной перестройки.

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

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

На новом этапе транспортная стратегия должна определять активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

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

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

## I. Место и роль транспорта в социально-экономическом развитии Российской Федерации

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

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

Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

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

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

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

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

стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

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

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

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

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

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

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

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от нее зависят величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей,

необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения населения, объем необходимых оборотных средств и затраты на хранение грузов.

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

Роль транспорта в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности России обусловлена ростом требований к мобильности Вооруженных Сил Российской Федерации. Безопасность транспортной системы определяет эффективную работу аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны и специальных служб и таким образом определяет условия повышения общенациональной безопасности и снижения террористических рисков.

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

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

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

## II. Анализ современного состояния и проблем развития транспорта в Российской Федерации

В сфере транспорта в России в последние годы была проведена необходимая модернизация инфраструктуры, что позволило удовлетворить растущий спрос на пассажирские и грузовые перевозки и создать определенный задел для дальнейшего развития.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В указанный период осуществлялось строительство 1-го пускового комплекса Томмот - Кердем железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск, пограничной железнодорожной станции Чернышевское Калининградской железной дороги, совмещенного мостового перехода через р. Лену в районе г. Якутска. Введены в эксплуатацию Лагар-Аульский тоннель на Дальневосточной железной дороге, Большой

Петлевой тоннель на 1855-м километре участка Белореченская - Туапсе, ряд пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации на основных направлениях перевозок. Осуществлялись мероприятия по модернизации железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым условиям хозяйствования. Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

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

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

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

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

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

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

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

Федеральные автомобильные дороги исчерпали свою пропускную способность. С превышением нормативной загрузки эксплуатируется 13 тыс. км дорог, особенно на подходах к крупнейшим городам, что составляет почти 29 процентов протяженности сети. Местная дорожная сеть развита недостаточно, поэтому значительная часть локальных перевозок производится по федеральным дорогам. Ускорение автомобилизации страны пока не привело к соответствующему росту объемов строительства и реконструкции дорожной сети, а ремонт автомобильных дорог в последние годы даже несколько сократился. При увеличении за последние 10 лет протяженности автомобильных дорог общего пользования на 15 процентов автомобильный парк вырос почти на 75 процентов.

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

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

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

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

Имеется резкое отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных Международной организацией гражданской авиации современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.

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

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

Имеется дефицит портовых мощностей, ориентированных на перевалку импортных грузов (контейнеры и накатные грузы), который вызван опережающим развитием в течение последних лет портовых мощностей, направленных на перевалку экспортных грузов.

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

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

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

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

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

На начало 2007 года износ основных производственных фондов крупных и средних коммерческих организаций составил: на железнодорожном транспорте - 58,6 процента, на морском -

51,2 процента, на внутреннем водном - 69,7 процента, на автомобильном (без дорожного хозяйства) - 49,6 процента, на воздушном - 50,3 процента.

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

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

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

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

Третья - это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

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

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

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

В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность

отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынках. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

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

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

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

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80 процентов общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 процентов.

Современное состояние и возможности транспортной системы в области обеспечения военной безопасности России свидетельствуют, что наиболее сложный период в ее развитии завершен. Однако сохраняется ряд существенных проблем. Потребности обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве новых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения, учитываются недостаточно. Отрицательное влияние оказывают недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, неразвитость железнодорожной и автодорожной сетей на севере и востоке страны, а также в ряде приграничных регионов, прохождение основных транспортных коммуникаций на востоке страны вблизи государственной границы Российской Федерации. В недостаточной степени решаются задачи подготовки и поддержания в исправном состоянии временных перегрузочных районов и запасных морских перегрузочных районов, а также обеспечения мобилизационной подготовки транспорта.

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

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

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

Несмотря на многократное повышение тарифов на перевозки пассажиров и грузов, финансовое положение транспортных предприятий не удалось нормализовать. Перевозки пассажиров во внутреннем сообщении на всех видах транспорта (за исключением междугородних автобусных перевозок и регулярных воздушных линий) убыточны, а рентабельность видов транспорта по перевозкам грузов минимальна. Доля убыточных крупных и средних предприятий в 2007 году составила 32 процента. Со стороны клиентуры возрастает также дебиторская задолженность перед организациями транспорта.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются снижение объемов перевозочной работы при сохранении всей инфраструктуры видов транспорта и незначительном снижении численности производственного персонала, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от формы собственности организаций транспорта. Магистральный железнодорожный транспорт, отнесенный к отраслям естественных монополий и

находящийся в государственной собственности, также функционирует с низкой рентабельностью.

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

Приоритетной проблемой остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регуливающей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

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

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

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



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

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

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

рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

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

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

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

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

наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

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

недостаточное качество транспортных услуг;

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

недостаточный уровень транспортной безопасности;

усиление негативного влияния транспорта на экологию.

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

### III. Прогнозные качественные и количественные параметры развития транспортной системы Российской Федерации на период до 2030 года

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

#### 1. Инерционный вариант развития транспортной системы

Инерционный вариант развития транспортной системы предполагает:

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

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала экономики;

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Энергосырьевой вариант развития транспортной системы

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

реализация крупномасштабных транспортных проектов (в том числе в рамках государственно-частного партнерства), обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;

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

развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов по добыче и экспорту углеводородов в рамках ЕврАзЭС, а также с другими государствами;

увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья (нефтепродуктов, концентратов, химических грузов, металлов и т.д.), а также продукции машиностроения;

низкие темпы роста объема экспортных перевозок и значительное увеличение объема импортных перевозок товаров высокой степени обработки, прежде всего продукции высокотехнологичных секторов экономики;

продолжение увеличения численности парка личных легковых автомобилей при снижении объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования (главным образом автомобильным) в период до 2020 года и некотором росте в 2021 - 2030 годах;

увеличение потребности в строительстве и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы.

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

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

Решающее значение будет иметь специализация морских портов через создание так называемых "эшелонированных портов" по роттердамскому образцу, когда портовая система будет включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы. Для этого потребуется развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных

на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов.

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

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

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

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

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

мобильность населения будет расти низкими темпами, что станет одной из причин недостаточной динамики повышения качества человеческого капитала в стране. Уровень перевозок пассажиров будет ниже уровня при инновационном варианте на 14,3 процента, а пассажирооборот - на 11,5 процента. Это связано с более низкими темпами роста реальных доходов населения, сокращением численности населения и меньшими масштабами развития инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта. Более низкие показатели роста благосостояния населения будут причиной меньших темпов роста количества личных автомобилей;

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

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

### 3. Инновационный вариант развития транспортной системы

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

Для инновационного варианта сохраняется ряд особенностей, характерных для энергосырьевого варианта, в частности:

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

- диверсификация направлений экспортных поставок российских углеводородов;

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС, а также с другими государствами;

- увеличение внутренних перевозок угля в связи с развитием энергогенерирующих мощностей и металлургического производства;

- увеличение объемов перевозок и сортамента продуктов переработки топлива и сырья, а также продукции машиностроения в связи с наращиванием инновационной активности в энергетике, топливных и сырьевых отраслях, сопряженных с ними машиностроительных производствах.

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

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

повышение роли транспортно-логистической инфраструктуры в организации товародвижения;

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

возникновение необходимости строительства и реконструкции автодорожной сети, связывающей новые жилые районы в мегаполисах и пригородные зоны крупных городов с местами приложения рабочей силы, в значительном количестве крупных и средних городов в связи с повышением уровня доходов и качества жизни населения;

повышение потребности экономики и населения в услугах по высокоскоростным перевозкам (с обеспечением заранее оговоренного срока доставки) и пассажиров (с максимальным обеспечением свободы передвижения и возможности планирования личного времени).

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

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

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

Региональные аспекты развития транспортной системы страны будут связаны с:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

повысится конкурентоспособность отечественных товаров и услуг на мировых рынках вследствие сбалансированного развития транспортной системы страны;

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

В соответствии с рассмотренными сценарными вариантами разработаны прогнозные оценки объемов перевозок грузов и пассажиров, которые приведены в приложении № 2.

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

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

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

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

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

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

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

Вторая важная тенденция - глобализация экономики и вступление России во Всемирную торговую организацию. Этот фактор вызывает усиление международной и внутриотраслевой конкуренции, что требует повышения конкурентоспособности транспортной отрасли.

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

При переходе к инновационному варианту развития транспортной системы необходимо обеспечить:

развитие конкурентного рынка транспортных услуг;

доступность транспортных услуг для населения;

увеличение удельного веса внутрироссийских перевозок и перевозок готовой продукции в общем транспортном балансе страны;

расширение номенклатуры и повышение качества транспортных услуг на основе применения современных транспортных, логистических и инфокоммуникационных технологий, развитие новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия между видами транспорта;

кратное повышение производительности труда и энергоэффективности на транспорте;

активизацию деятельности отечественных организаций транспорта на мировом рынке транспортных услуг, транснационализацию их деятельности, превращение России в крупнейшего экспортера транспортных услуг;

интеграцию транспортной системы России в евразийское транспортное пространство, развитие многовекторных транспортных связей с мировыми экономическими центрами;

транспортное обеспечение новых центров социально-экономического развития страны;

высокую территориальную мобильность населения;

повышение инновационной активности транспортных компаний, кардинальное обновление транспортных и технических средств с учетом развития отечественного транспортного машиностроения, усиление роли научно-технического обеспечения в развитии транспортной отрасли;

рост уровня профессиональной подготовки и квалификации работников транспорта, улучшение их материального и социального обеспечения, создание безопасных условий труда;

обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы, в том числе в сфере экологии, снижение количества аварий и катастроф, травматизма и смертности в транспортных происшествиях;

разработку и применение эффективных механизмов государственного регулирования функционирования и развития транспорта;

улучшение инвестиционного климата в транспортной отрасли.

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

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

#### IV. Цели и приоритеты развития транспорта на долгосрочную перспективу

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества

жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

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

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом (в противном случае конкурентной среды не будет).

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

Необходимо создать условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами). Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и

развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

Создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает:

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

развитие высокопроизводительной транспортной и логистической инфраструктуры, обеспечивающей конкурентоспособный уровень оказания транспортных услуг (прежде всего коммерческую скорость и надежность);

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

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

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

Особое значение для транспортной стратегии имеет совершенствование системы обеспечения транспортной отрасли трудовыми ресурсами, которые должны обеспечить проектирование и

реализацию проектов развития транспортных систем, эксплуатации транспортной инфраструктуры и транспортных средств, предоставления транспортно-логистических услуг и др.

Значимую роль в реализации транспортной стратегии играет повышение управляемости и контролируемости развития транспорта за счет повышения эффективности методов государственного регулирования и управления, развития механизмов проектного управления.

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

## 1. Главные целевые ориентиры Транспортной стратегии

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

Общесоциальными ориентирами являются:

подвижность населения и доступность транспортных услуг;

снижение аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта;

снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды.

Общеэкономическими ориентирами являются:

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

конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции;

повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров;

использование инновационных технологий строительства и содержания транспортной инфраструктуры;

проведение эффективной государственной тарифной политики;

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

координация со стратегиями и программами развития смежных отраслей.

Общетранспортными ориентирами являются:

развитие транспортной сети в соответствии с потребностями экономики и общества;

повышение производительности и рентабельности транспортных систем;

повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта;

снижение энергоемкости;

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

инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям;

подготовка к обеспечению перевозок высокотехнологичной продукции;

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

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

По видам транспортной деятельности ориентирами являются:

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

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

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

учетом достигнутых результатов и новыми особенностями развития транспорта.

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

Целями развития транспортной системы России являются следующие.

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

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

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

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



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

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

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

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

и экономическую значимость транспортных услуг должного качества и по приемлемым ценам.

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

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

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

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

Для этого предстоит ввести в действие механизмы мотивации использования инновационных логистических технологий, развития системы сопутствующих услуг и парков грузового подвижного состава, обеспечивающих заданные критерии объема и качества транспортных услуг на уровне, необходимом для реализации Транспортной стратегии. Предстоит разработка и экспериментальная отработка высокоэффективных товаротранспортных технологий, обеспечивающих качественные критерии всего спектра транспортных услуг и повышение производительности транспортной системы. Важную роль будет играть расширение

использования технологий контейнерных перевозок, в том числе для региональных и межрегиональных перевозок, малого и среднего бизнеса. Обеспечение качества транспортных услуг для грузоотправителей потребует также разработки и использования современных инфотелекоммуникационных технологий.

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

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

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

Предполагается развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта, парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, а также развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

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

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

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

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

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

Реализация данной цели предполагает прежде всего развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов. Для этого необходимы мониторинг рынка экспорта транспортных услуг, изучение преимуществ конкурентов, выработка комплекса мероприятий по улучшению технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, планирование их развития и согласование в рамках международного сотрудничества по транспортным коридорам.

Интеграция в международное транспортное пространство в первую очередь может быть эффективно реализована в рамках ЕврАзЭС и стран Шанхайской организации сотрудничества. Одним из перспективных путей реализации этой инициативы является формирование контейнерных "мостов". Кроме этого, интеграция в мировое транспортное пространство предполагает развитие международного сотрудничества с другими международными транспортными организациями и с другими торговыми партнерами России, расширение участия в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта, а также в крупных международных транспортных проектах. Предполагается также разработка и ввод в действие соответствующих механизмов государственного регулирования, мотивирующих создание национальных и интернациональных конкурентоспособных транспортных компаний.

Увеличение доли участия российских транспортных организаций в перевозках отечественных экспортных и импортных грузов, а также грузов между третьими странами требует разработки и реализации

соответствующих законодательных и других методов регулирования, обеспечивающих конкурентоспособность российского транспорта.

В целях увеличения поступления валютных средств от экспорта транспортной продукции с учетом международного опыта и экономических интересов по защите транспортных услуг на национальном и международном рынках предполагается проработать законодательные нормы, предусматривающие:

преимущественный (а в некоторых случаях исключительный) допуск российских перевозчиков к перевозке грузов для нужд государства, субъектов Российской Федерации и муниципалитетов, а также стратегических грузов;

преимущества национальных перевозчиков и экспедиторов перед зарубежными при инвестировании в строительство объектов на территории России, а также при разработке сырьевых запасов, в том числе осваиваемых в соответствии с Федеральным законом "О соглашениях о разделе продукции".

#### Цель 5. Повышение уровня безопасности транспортной системы

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

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

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

Деятельность специализированных аварийно-спасательных служб во взаимодействии с Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации

последствий стихийных бедствий будет осуществляться на уровне международных и национальных требований.

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

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

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

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

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

Цель 6. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

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

Для этого предполагается выработка и ввод в действие механизмов государственного регулирования, обеспечивающих мотивацию перевода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, а также

снижение уровня энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран.

Важным резервом снижения объема воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта является профессиональная подготовка персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств. Другим резервом сокращения вредного воздействия транспорта на здоровье человека в рамках данной цели является рационализация маршрутов следования транспортных потоков.

Реализация этих целей предполагает выполнение комплекса научно-исследовательских подпрограмм, обеспечивающих разработку новых моделей, методик, технологий, средств и систем. Эти работы образуют научное обеспечение Транспортной стратегии. Внедрение разработок, реализация проектов и мероприятий предусматривается в рамках комплекса предметных подпрограмм, направленных на достижение заданных общеэкономических, общесоциальных и общетранспортных стратегических целевых ориентиров, а также в рамках подпрограмм развития по видам транспорта и подпрограмм, направленных на ввод в действие основных механизмов реализации Транспортной стратегии.

Цели развития транспортной системы России на период до 2030 года и значения индикаторов реализации Транспортной стратегии, по которым в настоящее время имеется статистическая информация, приведены в приложении № 3.

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

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

коммерческая скорость движения магистральных товарных потоков;

срочность доставки грузов;

уровень контейнеризации перевозимых грузов;

развитие транспортно-логистических технологий;

удельные транспортные издержки в конечной цене продукции;

обеспечение ценовой доступности транспортных услуг для населения;

уровень безопасности состояния объектов транспортной инфраструктуры;

снижение энергоемкости транспортной системы.

### 3. Основные ожидаемые результаты реализации Транспортной стратегии

Реализация целей Транспортной стратегии обеспечит удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития российской экономики и общества в качественных конкурентоспособных транспортных услугах. Основные ожидаемые итоги реализации Транспортной стратегии оценены по группам главных целевых ориентиров.

Общесоциальными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

обеспечение доступности и качества транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны;

повышение подвижности населения до 13,2 тыс. км на 1 человека в год, что в 2,2 раза выше показателя в 2007 году (текущий уровень развитых стран - более 10000 км);

обеспечение постоянной круглогодичной связи всех сельских населенных пунктов, имеющих перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования;

сокращение доли населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, к 2030 году до 2 процентов (в 2010 году - до 10 процентов);

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

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

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



Общеэкономическими итогами реализации Транспортной стратегии являются:

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

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

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

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

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

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

Общетранспортными итогами реализации Транспортной стратегии являются:

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

повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта и увеличение рентабельности;

уменьшение на 30 процентов уровня энергоемкости транспорта;

создание опорной сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соединяющей все административные центры субъектов Российской Федерации по дорожной сети с твердым покрытием, преобразование структуры дорожной сети из радиальной в сетевую;

обеспечение проезда автотранспортных средств с нагрузкой на ось 11,5 тонны по автомобильным дорогам федерального значения, входящим в состав международных транспортных коридоров на всем их протяжении;

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

внедрение инновационных товаротранспортных технологий, соответствующих лучшим мировым достижениям, обеспечение оптимизации технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса. К 2030 году сроки доставки грузов в мультимодальном (смешанном) сообщении сократятся на 25 процентов по сравнению с 2006 годом;

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

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

## V. Задачи развития транспортной системы Российской Федерации на период до 2030 года

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

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

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

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

комплексное развитие крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок;

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

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

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

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

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

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

освоение инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры;

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

Совершенствование инфраструктуры предполагается осуществлять в отношении всех видов транспорта.

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

До 2015 года предусматривается:

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

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

развитие железнодорожных подходов к морским портам и пограничным станциям;

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

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

оборудование участков системой автоблокировки протяженностью 1851 км;

развитие станций и узлов;

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

В отношении Московского железнодорожного узла планируется:

усиление головных участков основных направлений магистральных железных дорог;

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

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

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

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

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

В 2016 - 2030 годах предусматривается:

строительство вторых путей протяженностью 3055,6 км;

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

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

оборудование участков системой автоблокировки протяженностью 3128 км;

усиление и реконструкция железнодорожных линий и участков;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

реконструкцию тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска;

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

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

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

реконструкцию Большого и Малого новороссийских тоннелей;

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

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

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

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

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

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

В 2016 - 2030 годах необходимо осуществить:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

К приоритетным направлениям организации скоростного и высокоскоростного движения до 2015 года отнесены Москва - Санкт-Петербург (с максимальной скоростью на первом этапе 200 км/ч, а в дальнейшем до 250 км/ч), Санкт-Петербург - Буловская (с максимальной скоростью на первом этапе 160 км/ч, а в дальнейшем до 200 км/ч), Москва - Нижний Новгород (с максимальной скоростью 160 км/ч).

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

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



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

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

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

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

Задачами в области развития сети автомобильных дорог являются:  
создание системы автомагистралей и скоростных дорог, в первую очередь по направлениям международных транспортных коридоров;

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

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

устранение "узких мест" на сети автомобильных дорог федерального значения за счет проведения реконструкции искусственных сооружений,

строительства развязок в разных уровнях, ликвидации грунтовых разрывов и переходного типа покрытия;

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

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

развитие дорожной сети в крупных транспортных узлах;

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

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

В 2010 - 2015 годах предусматривается:

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

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

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

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

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

Москва - Саранск - Ульяновск - Екатеринбург;

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

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

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

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

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

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

"Центр - Урал" (Москва - Саранск - Ульяновск - Екатеринбург);

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

"Северо-Запад - Сибирь" (Санкт-Петербург - Котлас - Сыктывкар - Пермь - Ханты-Мансийск - Томск);

"Северо-Восток - Полярный Урал" (Сыктывкар - Воркута с подъездом к Нарьян-Мару);

"Урал Промышленный - Урал Полярный" (Тюмень - Салехард);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В области воздушного транспорта предусматривается увеличение до 2020 года количества действующих аэропортов до 357, если до 2010 года удастся изменить тенденцию к сокращению аэродромной сети и сохранить не менее 315 аэродромов в результате активной инвестиционной политики. К 2030 году аэродромная сеть должна включать в себя более 500 аэропортов, в основном за счет развития региональной авиатранспортной инфраструктуры.

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

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

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

До 2015 года предусматривается осуществить:

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

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

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

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

создание инфраструктуры для деловой авиации;

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

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

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

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

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

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

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

До 2015 года предусматривается осуществить:

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

создания специализированных портовых мощностей для освоения новых видов грузопотоков;

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

создания в речных портах (в гг. Москве, Ярославле, Нижний Новгород, Самаре, Тольятти, Волгограде, Новосибирске, Омске, Красноярске, Осетрово и др.), обслуживающих международные

транспортные коридоры и работающих с внешнеторговыми грузами, контейнерных терминалов и логистических центров;

капитального ремонта и развития припортовых железнодорожных и автомобильных подъездных путей.

Развитие системы внутренних водных путей России будет осуществляться путем:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В целях обеспечения доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями

инновационного развития экономики страны будут осуществляться следующие мероприятия:

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

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

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

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

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

развитие транспортно-экспедиционного обслуживания и системы операторов перевозок;

развитие системы сопутствующих услуг;

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

использование современных инфотелекоммуникационных технологий для обеспечения качества транспортных услуг.

Развитие рынка транспортных услуг требует прежде всего формирования новых транспортных услуг, отвечающих требованиям качества. Для этого необходимо определить параметры и стандарты качества транспортных услуг и обеспечить стимулирование выполнения таких стандартов на транспорте. Это потребует от участников рынка создания высокоэффективных технологий, отвечающих стандартам

качества, а также систем управления качеством. Участие государства в этом процессе потребует разработки соответствующей нормативной базы и методов государственного регулирования.

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

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

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

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

Экономические методы должны стимулировать создание экспедиторско-перевозочных и транспортных фирм всех видов и уровней в области грузовых и пассажирских перевозок, которые могли бы обеспечить конкурентоспособные транспортные услуги в области грузовых и пассажирских перевозок. В частности, целесообразно рассмотреть механизм стимулирования создания достаточно крупных транспортных компаний, способных инвестировать средства в освоение высокоэффективных транспортных технологий и современные

транспортные средства. Необходимо обеспечить государственную поддержку повышения конкурентоспособности национальных транспортных компаний.

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

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

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

В сфере железнодорожного транспорта продолжатся структурные преобразования.

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

Основными принципами формирования рынка железнодорожных транспортных услуг являются:

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

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

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

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

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

формирование конкурентного рынка услуг пассажирских и грузовых терминалов;

формирование конкурентного рынка транспортно-экспедиторских услуг;

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

В области повышения качества транспортного обслуживания предусматривается:

увеличение скорости доставки грузовых отправок до 350 км в сутки, или на 23 процента, в том числе контейнеров - до 1000 км в сутки, или в 3,5 раза, контейнеров в транзитном сообщении - до 1200 км в сутки, или в 2 раза, маршрутных отправок - до 420 км в сутки, или на 29 процентов;

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

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

В области воздушного транспорта основными направлениями совершенствования рыночных отношений являются:

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

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

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

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

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

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

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

совершенствование методов тарифного регулирования естественных монополий;

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

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

регулирование взаимодействия аэропортов и системы организации воздушного движения;

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

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

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

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

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

развитие рациональных систем перевозок грузов в крупных транспортных узлах для сокращения порожних пробегов, уменьшения времени простоя автомобилей в погрузочно-разгрузочных пунктах, повышения коэффициента использования грузоподъемности автомобилей (к 2030 году эти перевозки должны составить до 40 процентов внутриузловых перевозок автомобильным транспортом).

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

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

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

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

совершенствование механизмов финансирования мероприятий по безопасности дорожного движения.

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

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

осуществить переход при тарифном регулировании естественных монополий от полного возмещения всех обоснованных затрат с учетом



обеспечения рентабельности к определению предельного уровня цены на длительный период;

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

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

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

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

снижение тарифов на перевозки массовых грузов путем использования маршрутных технологий;

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

решение вопросов, касающихся региональной (территориальной) дифференциации.

В области мультимодальных перевозок необходимо улучшить взаимодействие всех видов транспорта при их осуществлении, для чего должны быть созданы органы по координации работы всех видов транспорта и обеспечению их рационального взаимодействия в крупных транспортных узлах, а также приняты нормативные правовые акты, регламентирующие осуществление смешанных (комбинированных) перевозок грузов.

Во всех субъектах Российской Федерации необходимо осуществить мероприятия по созданию сети транспортно-логистических центров для оказания транспортно-экспедиторских услуг, а также создать развитую

сеть продаж грузовых перевозок и расширить сферу услуг по комплексному транспортно-логистическому обслуживанию.

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

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

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

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

развитие систем городского и пригородного пассажирского транспорта;

регулирование допуска к коммерческой деятельности в области пассажирских перевозок;

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

развитие систем, обеспечивающих скоростные и высокоскоростные перевозки пассажиров.

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

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

в доходах от осуществления государственного тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок в пригородном сообщении.

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

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

развитие пригородно-городских пассажирских сообщений с преобразованием участков железных дорог в скоростные и высокоскоростные системы для обеспечения комфортных условий поездки, сокращения затрат времени пассажира на поездку, разгрузки в крупных городах метрополитена и наземного пассажирского транспорта в пиковые часы, для чего необходимо увеличение количества пригородных поездов на радиальных направлениях в целях сокращения интервалов и снижения наполняемости вагонов электропоездов в пиковые часы, развитие внутригородских перевозок за счет интенсификации использования диаметральных направлений и увеличения в перспективе их количества, увеличение количества компактных пересадочных узлов, развитие межрегиональных перевозок поездами повышенной комфортности типа "экспресс", организация перевозок пассажиров между мегаполисами и крупными областными центрами с использованием поездов типа "спутник", организация интермодальных перевозок пассажиров специализированным подвижным составом до аэропортов;

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

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

дальнейшее совершенствование системы государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте.

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

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

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

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

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

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

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

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

дальнейшее развитие системы регулирования тарифов на пассажирском автомобильном транспорте;

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

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

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

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

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

Развитие конкурентного рынка транспортных услуг будет осуществляться по следующим направлениям:

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

коммерциализация услуг авиатранспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов;

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

введение процедур аккредитации производителей и поставщиков авиационных горюче-смазочных материалов и спецжидкостей, обеспечивающих безопасность и регулярность полетов, включая

сертификацию авиационных горюче-смазочных материалов в целях эксплуатации авиатехники при низких и сверхнизких температурах окружающего воздуха.

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

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

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

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

обеспечения доступности услуг воздушного транспорта для основной части населения;

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

Повышение ценовой доступности авиаперевозок будет осуществляться за счет:

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

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

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

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

