ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 28 декабря 2012 г. № 2600-р

МОСКВА

1. Утвердить государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы".

2. Минтрансу России разместить утвержденную государственную программу Российской Федерации "Развитие транспортной системы" на своем официальном сайте, а также на портале государственных программ Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в 2-недельный срок со дня официального опубликования настоящего распоряжения.

Председатель Правительства
Российской Федерации Д.Медведев

gost.e-ecolog.ru

Государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

Государственная программа Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

П А С П О Р Т

государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

Ответственный исполнитель Программы	-	Министерство транспорта Российской Федерации
Соисполнители Программы	-	Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта
Участники Программы	-	Министерство финансов Российской Федерации, Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды
Подпрограммы Программы		"Магистральный железнодорожный транспорт", "Дорожное хозяйство", "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание", "Морской и речной транспорт", "Надзор в сфере транспорта", "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства", "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в городе Казани", "Обеспечение реализации Программы"
Программно-целевые инструменты Программы	-	Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект), Федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект), Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте

Цели Программы	-	ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности транспортных услуг для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы
Задачи Программы	-	развитие сети автомобильных дорог федерального значения; развитие железнодорожных линий; развитие аэропортовой сети (аэропорты-хабы, внутрироссийские узловые аэропорты и региональные аэропорты); обеспечение функционирования сети автомобильных дорог федерального значения; организация развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства; повышение качественных характеристик внутренних водных путей; формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения; обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах; увеличение пропускной способности российских морских портов; повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и комплексное развитие крупных транспортных узлов; обновление парка транспортных средств, состава морского и речного флота; защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

обеспечение безопасности на транспорте;
развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте;
транспортное обеспечение XXII Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани

Целевые индикаторы и показатели Программы

- транспортоемкость валового внутреннего продукта по сравнению с уровнем 2011 года (далее - к 2011 году);
транспортная подвижность населения (к 2011 году);
экспорт транспортных услуг (к 2011 году);
число происшествий на транспорте (к 2011 году);
строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения;
ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий;
количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос;
протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;
доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности;
доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный уровень безопасности;
строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, предусматривающие федеральное софинансирование;

количество построенных морских судов, работающих на социально значимых маршрутах;
авиационная подвижность населения на региональных и местных авиалиниях (к 2011 году);
транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте (к 2011 году);
увеличение производственной мощности российских портов;
прирост объема транзитных перевозок;
количество трансферных авиапассажиров на стыковках международных рейсов и международных/внутренних рейсов;
обновление парка локомотивов;
обновление парка грузовых вагонов;
обновление парка пассажирских вагонов;
обновление парка моторвагонного подвижного состава;
пополнение транспортного флота (морской транспорт);
пополнение транспортного флота (внутренний водный транспорт);
обновление парка воздушных судов (самолеты);
повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности;
число происшествий на воздушном транспорте (относительно числа полетов) (к 2011 году);
число происшествий на водном транспорте (к 2011 году);
количество дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий;
уровень оснащенности надзорного органа техническими средствами;
объем перевозок материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов

Этапы и сроки реализации Программы	- 2013 - 2020 годы Программа реализуется в один этап
Объемы бюджетных ассигнований Программы[1]	- объем финансирования Программы из средств федерального бюджета составляет - 7 338 855 523,7 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 5 039 919 825,53 тыс. рублей), в том числе по годам реализации: 2013 г. - 656 784 092,5 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 449 369 924,2 тыс. рублей); 2014 г. - 686 628 704,1 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 515 696 100,2 тыс. рублей); 2015 г. - 688 258 760,7 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 522 521 871,9 тыс. рублей); 2016 г. - 786 135 172,13 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 569 540 987,22 тыс. рублей); 2017 г. - 899 504 124,7 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 629 790 222,45 тыс. рублей); 2018 г. - 1 034 874 628,96 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 701 250 677,05 тыс. рублей); 2019 г. - 1 197 869 399,78 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 781 596 508,98 тыс. рублей); 2020 г. - 1 388 800 640,82 тыс. рублей (из средств Федерального дорожного фонда - 870 153 533,53 тыс. рублей). Объемы финансирования Программы по направлениям расходования средств распределяются следующим образом: капитальные вложения - 4 692 907 968,68 тыс. рублей; затраты на НИОКР - 17 742 233,85 тыс. рублей; расходы на прочие нужды - 2 628 205 321,18 тыс. рублей;

[1] С последующим возможным уточнением указанных объемов в соответствии с бюджетным законодательством

в том числе по годам реализации:
капитальные вложения
2013 г.- 365 650 450,5 тыс. рублей,
2014 г. - 378 144 874,5 тыс. рублей,
2015 г. - 383 118 327,6 тыс. рублей,
2016 г. - 466 768 231,45 тыс. рублей,
2017 г. - 567 039 774 тыс. рублей,
2018 г. - 687 624 613,4 тыс. рублей,
2019 г. - 833 697 993,72 тыс. рублей,
2020 г. - 1 010 863 703,5 тыс. рублей;
затраты на НИОКР
2013 г.- 3 300 872 тыс. рублей,
2014 г. - 1 258 948,5 тыс. рублей,
2015 г. - 1 154 423,5 тыс. рублей,
2016 г. - 1 693 804,61 тыс. рублей,
2017 г. - 1 842 727,94 тыс. рублей,
2018 г. - 2 190 490,45 тыс. рублей,
2019 г. - 2 743 575,18 тыс. рублей,
2020 г. - 3 557 391,67 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды
2013 г.- 287 832 770 тыс. рублей,
2014 г. - 306 224 881,1 тыс. рублей,
2015 г. - 303 986 009,6 тыс. рублей,
2016 г. - 317 673 136,07 тыс. рублей,
2017 г. - 330 621 622,76 тыс. рублей,
2018 г. - 345 059 525,12 тыс. рублей,
2019 г. - 361 427 830,88 тыс. рублей,
2020 г. - 374 379 545,65 тыс. рублей.
Объем финансирования федеральных целевых программ и подпрограмм Программы из средств федерального бюджета составляет:
федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы) (проект) всего - 4 556 389 215,07 тыс. рублей,
в том числе по годам реализации:
2013 г.- 364 464 925,5 тыс. рублей,
2014 г. - 369 809 030,6 тыс. рублей,
2015 г. - 367 062 144,7 тыс. рублей,
2016 г. - 131 314 112,86 тыс. рублей,
2017 г. - 545 516 713,4 тыс. рублей,
2018 г. - 665 530 311,96 тыс. рублей,
2019 г. - 811 946 991,18 тыс. рублей,
2020 г. - 984 914 275,62 тыс. рублей.

федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения России Федерации (2009 - 2020 годы) (проект)
всего - 50 001 218,1 тыс. рублей, в том числе
по годам реализации:
2013 г. - 2 325 800 тыс. рублей,
2014 г. - 2 143 607,5 тыс. рублей,
2015 г. - 2 283 177,4 тыс. рублей,
2016 г. - 5 508 000 тыс. рублей,
2017 г. - 7 437 300 тыс. рублей,
2018 г. - 8 640 900 тыс. рублей,
2019 г. - 9 433 500 тыс. рублей,
2020 г. - 2 228 933,2 тыс. рублей.
Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте - 13 321 710 тыс. рублей.
Подпрограмма "Магистральный железнодорожный транспорт"
всего - 286 070 414,41 тыс. рублей, в том числе
по годам реализации:
2013 г.- 42 556 158,4 тыс. рублей,
2014 г. - 37 300 567,1 тыс. рублей,
2015 г. - 39 531 931,5 тыс. рублей,
2016 г. - 33 307 418,09 тыс. рублей,
2017 г. - 33 321 332,43 тыс. рублей,
2018 г. - 33 336 151,43 тыс. рублей,
2019 г. - 33 351 066,93 тыс. рублей,
2020 г. - 33 365 788,53 тыс. рублей.
Подпрограмма "Дорожное хозяйство"
всего - 1 956 103 923 тыс. рублей, в том числе
по годам реализации:
2013 г.- 174 583 865,3 тыс. рублей,
2014 г. - 211 132 478,1 тыс. рублей,
2015 г. - 224 586 809 тыс. рублей,
2016 г. - 243 842 816,2 тыс. рублей,
2017 г. - 255 005 684,3 тыс. рублей,
2018 г. - 267 595 660,1 тыс. рублей,
2019 г. - 282 840 578,8 тыс. рублей,
2020 г. - 296 516 031,2 тыс. рублей.

Подпрограмма "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание"
всего - 148 249 707,63 тыс. рублей, в том числе по годам реализации:
2013 г.- 17 298 997,9 тыс. рублей,
2014 г. - 19 583 997,9 тыс. рублей,
2015 г. - 17 996 224,7 тыс. рублей,
2016 г. - 18 623 909,64 тыс. рублей,
2017 г. - 18 649 736,67 тыс. рублей,
2018 г. - 18 673 198,6 тыс. рублей,
2019 г. - 18 701 749,81 тыс. рублей,
2020 г. - 18 721 892,51 тыс. рублей.
Подпрограмма "Морской и речной транспорт"
всего - 134 585 661,94 тыс. рублей, в том числе по годам реализации:
2013 г.- 15 699 651,5 тыс. рублей,
2014 г. - 15 905 840,9 тыс. рублей,
2015 г. - 15 974 000,7 тыс. рублей,
2016 г. - 16 429 985,17 тыс. рублей,
2017 г. - 16 988 320,27 тыс. рублей,
2018 г. - 17 404 732,94 тыс. рублей,
2019 г. - 17 889 488,73 тыс. рублей,
2020 г. - 18 293 641,73 тыс. рублей.
Подпрограмма "Надзор в сфере транспорта"
всего - 32 220 917,95 тыс. рублей, в том числе по годам реализации:
2013 г.- 3 549 143,4 тыс. рублей,
2014 г. - 3 614 847,9 тыс. рублей,
2015 г. - 3 631 383,5 тыс. рублей,
2016 г. - 3 953 682,39 тыс. рублей,
2017 г. - 4 109 943,81 тыс. рублей,
2018 г. - 4 279 804,71 тыс. рублей,
2019 г. - 4 451 504,01 тыс. рублей,
2020 г. - 4 630 608,21 тыс. рублей.
Подпрограмма "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства"
всего - 136 749 366,4 тыс. рублей, в том числе по годам реализации:
2013 г.- 13 623 276,4 тыс. рублей,
2014 г. - 19 958 576,4 тыс. рублей,
2015 г. - 15 277 500 тыс. рублей,
2016 г. - 16 086 600 тыс. рублей,

2017 г. - 17 191 500 тыс. рублей,
2018 г. - 18 083 600 тыс. рублей,
2019 г. - 17 881 100 тыс. рублей,
2020 г. - 18 647 213,6 тыс. рублей.
Подпрограмма "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в городе Казани"
всего - 9 842 367 тыс. рублей,
в том числе по годам реализации:
2013 г.- 4 600 126,2 тыс. рублей,
2014 г. - 4 501 881,5 тыс. рублей,
2015 г. - 740 359,3 тыс. рублей.
Подпрограмма "Обеспечение реализации Программы"
всего - 15 321 022,2 тыс. рублей,
в том числе по годам реализации:
2013 г.- 4 760 438 тыс. рублей,
2014 г. - 2 677 876,2 тыс. рублей,
2015 г. - 1 175 229,9 тыс. рублей,
2016 г. - 1 237 938,52 тыс. рублей,
2017 г. - 1 283 593,82 тыс. рублей,
2018 г. - 1 330 269,22 тыс. рублей,
2019 г. - 1 373 420,32 тыс. рублей,
2020 г. - 1 482 256,22 тыс. рублей.

Ожидаемые результаты реализации Программы	- основные результаты реализации Программы: снижение транспортоемкости внутреннего валового продукта за период реализации Программы на 5,3% к уровню 2011 года, что позволит уменьшить транспортную нагрузку на экономику за счет снижения уровня транспортных издержек в цене готовой продукции до 12 - 16% к 2020 году и до уровня зарубежных стран к 2030 году (8 - 10%); рост транспортной подвижности населения к уровню 2011 года на 51,1% . Транспортная подвижность населения составит в 2020 году 10,4 тыс. пасс.-км в год на 1 жителя и достигнет к 2030 году 15,6 тыс. пасс.-км на 1 жителя, что сопоставимо с уровнем транспортной подвижности населения в развитых зарубежных странах;

прирост транзитных перевозок по территории Российской Федерации на 12,7 млн. тонн и рост экспорта транспортных услуг в 2 раза к уровню 2011 года, что позволит увеличить долю транспортного комплекса в общем объеме экспорта товаров и услуг в 1,3 раза;
сокращение числа происшествий на транспорте на 31,4% к уровню 2011 года, что будет способствовать снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий до 13,9 случаев на 100 тыс. населения в 2020 году и достигнет уровня 10 - 11 случаев на 100 тыс. населения к 2030 году;
производительность труда на железнодорожном и водном транспорте возрастет в 1,6 раза, воздушном - в 1,7 раза;

создание инфраструктурных условий для реализации инновационного сценария развития экономики:
- будут введены в эксплуатацию 2,6 тыс. км новых железнодорожных линий, доля протяженности "узких мест", на которых имеются ограничения пропускной способности, сократится к 2020 году до 5,1%. Парк локомотивов увеличится на 5880 единиц, парк грузовых вагонов - на 160,6 тыс. единиц, пассажирских вагонов - на 7,7 тыс. единиц, мотор-вагонный подвижной состав увеличится на 4096 единиц. Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом возрастет к уровню 2011 года в 1,3 раза, в том числе в Московском транспортном узле - в 2,25 раза. Транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте увеличится в 1,23 раза и составит в 2020 году 1200,4 пасс.-км на 1 жителя;

- будут построены и реконструированы 7,4 тыс. км автомобильных дорог федерального значения и 6,7 тыс. км автомобильных дорог регионального и муниципального значения, предусматривающих федеральное софинансирование. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит в 2020 году 46 тыс. км или 85,1% от общей протяженности, в том числе переданных в доверительное управление ГК "Автодор" - 3 тыс. км (85,5%);
- суммарная производственная мощность отечественных портов увеличится на 356,5 млн. тонн, пополнение морского транспортного флота составит 5653,4 тыс. дедвейт-тонн, количество построенных морских судов, работающих на социально значимых маршрутах, увеличится на 22 единицы;
- протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, уменьшится до 0,7 тыс. км, будут повышены безопасность и надежность функционирования судоходных гидротехнических сооружений (доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится до 9%, опасный уровень - до 0%), пополнение речного транспортного флота составит 93 единицы;
- будут реконструированы 96 взлетно-посадочных полос. Авиационная подвижность населения на региональных и местных авиалиниях возрастет в 2,1 раза, количество перевезенных трансферных авиапассажиров составит в 2020 году 3,1 млн. человек, будет приобретено с использованием мер государственной поддержки 478 воздушных судов.

1. Общая характеристика сферы реализации Государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", в том числе формулировки основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Государственная программа Российской Федерации "Развитие транспортной системы" (далее - Программа) подготовлена с учетом роли и места транспорта в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года.

Транспорт как инфраструктурная отрасль обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития государства и общества. Для Российской Федерации с ее территорией, особенностями размещения производства и системой расселения, состояние и развитие транспортной системы имеют первостепенное значение и являются необходимыми условиями реализации инновационной модели экономического роста Российской Федерации и улучшения качества жизни населения.

В последние годы транспорт в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки пассажиров и грузов. Так, в 2011 году при росте валового внутреннего продукта в сопоставимых ценах на 51,6% к уровню 2002 года грузооборот всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) вырос на 36,2%, пассажирооборот увеличился на 26,5%, наблюдалось снижение транспортоемкости экономики и рост подвижности населения. Валютные поступления от экспорта транспортных услуг возросли к уровню 2004 года в 2,3 раза и составили в 2011 году 15,2 млрд. долларов.

Значительное внимание уделялось вопросам модернизации транспортной инфраструктуры, повышению безопасности и устойчивости транспортной системы. За период 2002 - 2011 годов было введено в действие 1071,7 км новых железнодорожных линий, 31,7 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, 67,1 км линий метрополитена (в двухпутном исчислении), 12,1 тыс. погонных метра причалов морских и 4,3 тыс. погонных метра причалов речных портов.

Существенное влияние на показатели деятельности транспорта в 2008 - 2009 годах оказал мировой экономический кризис. Падение объемов производства в основных грузообразующих отраслях и снижение деловой активности населения сократили потребности в транспортных услугах. Вместе с тем, положительные тенденции в экономике и рост реальных доходов населения позволили уже в 2011 году превысить уровень 2008 года по основным производственным показателям. Вырос грузооборот на воздушном, железнодорожном и автомобильном транспорте, пассажирооборот - на автомобильном и воздушном

транспорте. Объем перевалки грузов в морских портах в 2011 году превысил уровень 2008 года на 17,8% и составил 535,4 млн. тонн.

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта, современное состояние транспортной системы не отвечает потребностям и перспективам развития Российской Федерации, дефицит пропускной способности существует на всех видах транспорта.

Структурная диверсификация экономики на основе инновационного технологического развития, создание конкурентной институциональной среды, стимулирующей предпринимательскую активность и привлечение капитала в экономику, сдерживаются низким техническим и технологическим уровнем транспорта и неудовлетворительным состоянием многих элементов транспортной системы страны.

Состояние транспортной инфраструктуры и основных фондов организаций транспорта не соответствует задачам модернизации страны. Протяженность проблемных в отношении пропускной способности железнодорожных линий составляла на начало января 2012 года более 7,6 тыс. км.

Основная доля автомобильных дорог федерального значения имеет по одной полосе движения в каждом направлении, только 8% от их общей протяженности имеют многополосную проезжую часть, что не позволяет обеспечить безопасное и скоростное движение современных большегрузных транспортных средств. Свыше трети протяженности автомобильных дорог федерального значения и мостовых сооружений на них требуют увеличения прочностных характеристик. В 2011 году только 39,3% автомобильных дорог федерального значения соответствовали нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.

Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны. Наиболее существенны различия между европейской частью Российской Федерации и регионами Сибири и Дальнего Востока. Густота железнодорожных путей сообщения на 10 тыс. км^2 различается по субъектам Российской Федерации от 0,5 км до 577 км, автомобильных дорог с твердым покрытием на 1000 км^2 - от 1,7 км до 636 км.

Инфраструктура различных видов транспорта развивается без достаточной координации, которая необходима для сбалансированного транспортного обслуживания создаваемых свободных экономических зон и территориально-производственных кластеров.

Износ основных фондов организаций транспорта по отдельным видам деятельности достиг 50 - 60%, что негативно сказывается на качестве транспортного обслуживания населения и хозяйствующих субъектов. Около 95% самоходных речных судов эксплуатируются более 20 лет и свыше 40% - более 40 лет, 30% автобусов и 40% грузовых автомобилей имеют срок эксплуатации свыше 13 лет, что влечет повышение затрат на ремонт и эксплуатацию, снижает уровень сервисных услуг и оказывает отрицательное воздействие на окружающую среду.

Устаревший парк воздушных судов (27,6% имеет срок службы более 30 лет), неэкономичных и не соответствующих международным стандартам по шумам и эмиссии двигателей, создает ограничения в качественном обслуживании пассажиров и снижает уровень безопасности полетов.

Не завершен переход от Единой системы организации воздушного движения к Аэронавигационной системе России, что препятствует повышению качества обслуживания воздушного движения, динамичному внедрению и развитию перспективных средств и систем аэронавигации, рекомендованных ИКАО.

На транспорте не находят применения системы интегрированной логистики, объединяющие элементы транспортной, складской, таможенной и распределительной инфраструктуры, отсутствуют распределительные центры, которые в развитых странах являются в настоящее время основой логистической системы.

Практически не развиваются технологии интермодальных перевозок, в первую очередь - контейнерные. Значительные проблемы существуют на стыках видов транспорта. Серьезные диспропорции сложились в развитии портов и смежной транспортной инфраструктуры, что привело к значительным различиям в уровнях технологичности, капитализации и производственных параметров портовых узлов.

Применение современных информационных систем носит фрагментарный характер, отсутствуют общепринятые в мировой практике рыночные стандарты информационных технологий.

Инновации на транспорте и развитие предпринимательской активности во многом сдерживаются несовершенством нормативного правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг. Недостаточными темпами создаются механизмы государственно-частного партнерства. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и

инновационного развития недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли.

В результате действия перечисленных негативных факторов в сочетании с объективными пространственными особенностями российской экономики транспортная составляющая в добавленной стоимости остается существенно выше аналогичного показателя зарубежных стран (транспортоемкость валового внутреннего продукта в России - 1,7 ткм/1USDBBП, Китае - 1,5 ткм/1USDBBП, США - 0,5 ткм/1USDBBП), обусловливая значительную долю транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции, которая составляет в среднем 15 - 20% против 7 - 8% в странах с более развитой экономикой.

Развитие человеческого потенциала, улучшение условий жизни российских граждан и качества социальной среды требуют качественно нового уровня обеспечения общей транспортной подвижности населения и, в частности, мобильности трудовых ресурсов.

В 2011 году транспортная подвижность российских граждан составила порядка 6,9 тыс. км на душу населения, в том числе транспортом общего пользования - 3,5 тыс. км, что в два-четыре раза ниже, чем в развитых странах. К числу регулярных пользователей авиалиний относится не более 2 - 3% населения.

Несмотря на то, что объемы перевозок гражданской авиации в России в последние годы растут темпами, более чем в 2 раза превышающими среднемировые, ее развитие по-прежнему не соответствует масштабам территории страны и потребностям населения в авиационных перевозках. В 14-ти регионах, где авиация зачастую является основным и единственным круглогодичным видом транспорта, аэродромная сеть с 2002 по 2012 год сократилась на 136 аэропортов. Из-за стагнации местных и внутрирегиональных авиаперевозок, отсутствия эффективного взаимодействия региональных и магистральных авиакомпаний, неразвитости технологий, основанных на использовании узловых аэропортов, сложилась искаженная сеть авиамаршрутов - две трети всех внутрироссийских авиаперелетов пассажиров осуществляется через Московский авиационный узел.

Продолжает углубляться несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки. За период с 2002 по 2011 год при росте уровня автомобилизации на 60% увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составило 23%. Доля

протяженности автомобильных дорог федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составляет порядка 31% от общей протяженности, а в пределах Московского транспортного узла - более 60%.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения (среднесетевая скорость движения в Москве составляет 21,8 км/час, Сеуле и Нью-Йорке - 38 км/час, Лондоне - 29,6 км/час), продолжительным простоям транспортных средств.

До настоящего времени более 46 тыс. сельских населенных пунктов (30% от общего числа сельских населенных пунктов) с общей численностью населения около 3 млн. жителей не имеют связи с транспортной сетью страны по автомобильным дорогам общего пользования с твердым покрытием. В районах Севера, Сибири и Дальнего Востока не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей регионы России.

За последние 20 лет ухудшились качественные параметры внутренних водных путей, протяженность судоходный путей с гарантированными глубинами снизилась в 1,4 раза. Это привело к снижению конкурентоспособности внутренних водных путей и ограничению транспортного обеспечения отдаленных и труднодоступных районов.

Серьезные проблемы существуют в сегменте городского общественного транспорта, особенно в крупнейших городах страны. Практически не находят применения современные комплексные решения по опережающему развитию скоростных видов городского транспорта, замещающих использование личных автомобилей. Общественный транспорт не только не становится привлекательной альтернативой личному автомобилю для ежедневных трудовых поездок, но и не выполняет базовую функцию поддержания транспортного единства городской территории.

Несмотря на принимаемые в последние годы активные меры, существенной проблемой продолжает оставаться безопасность населения на транспорте.

По оценкам экспертов ежегодные потери от транспортных происшествий достигают 8% валового внутреннего продукта. Число погибших в дорожно-транспортных происшествиях в 2011 году составило

28 тыс. человек (19 - 20 случаев на 100 тыс. населения), в странах Европейского союза этот показатель составляет 3 - 8 случаев на 100 тыс. населения.

Функциональные возможности Единой системы организации воздушного движения существенно ограничены и не отвечают росту его интенсивности, которая увеличилась с 2002 года по 2011 год в 1,7 раза.

Существуют угрозы совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности. Количество защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности, составляет 41,4%.

Все это значительно снижает качество жизни и мобильность трудовых ресурсов в стране.

Укрепление внешнеэкономических позиций России, закрепление и расширение ее глобальных конкурентных преимуществ требуют существенного повышения конкурентоспособности российской транспортной системы на международном рынке транспортных услуг. Несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли проявляется в низких технических характеристиках международных транспортных коридоров на территории России, недостаточной пропускной способности отечественных портов и подходов к ним. Сохраняются проблемы при осуществлении перевозок через наземные пограничные пункты пропуска. Возможности увеличения валового национального продукта за счет экспорта транспортных услуг реализуются не в полной мере.

Решение перечисленных системных проблем возможно только в условиях реализации инновационного сценария, предусмотренного Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, при опережающем росте инвестиций в развитие транспортной системы на уровне 4 - 4,5% внутреннего валового продукта к 2020 году.

В условиях ограничения объемов финансирования транспортной системы основные усилия в рамках Программы будут сконцентрированы на обеспечении нормативного содержания и ремонта транспортной инфраструктуры, устранении узких мест, повышении доступности качественных и безопасных транспортных услуг для населения, обеспечении безопасности на транспорте, развитии сегментов

транспортной системы, обеспеченных платежеспособным спросом, удовлетворении транспортных потребностей внешней торговли.

Комплексный подход к развитию транспортной системы в рамках Программы предполагает реализацию мероприятий (инвестиционного и текущего характера) и системы мер государственного регулирования, повышение эффективности государственных расходов и инвестиционной привлекательности транспортной инфраструктуры, скоординированных и согласованных действий исполнителей Программы.

Это позволит в основном преодолеть инфраструктурные ограничения экономического роста в период реализации Программы, обеспечить сбалансированное развитие транспортной системы страны и удовлетворить возрастающий спрос на транспортные услуги.

Прогнозируется рост грузооборота транспортного комплекса в 2020 году по сравнению с 2011 годом почти на 40,5%, пассажирооборота транспорта общего пользования - на 41,5%. Развитие железнодорожного и водных видов 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 схем товародвижения. Важную роль будет играть развитие Северного морского пути, прежде всего для освоения арктических (в том числе шельфовых) месторождений, обеспечения транзитных перевозок и доставки массовых социально значимых грузов (прежде всего угля и нефтепродуктов) в арктические порты и пункты.

Высокими темпами будут расти перевозки автомобильным и воздушным транспортом, которые наиболее гибко реагируют на спрос секторов высокотехнологичных производств, малого и среднего бизнеса. Меры, направленные на развитие региональных и местных перевозок воздушным транспортом, и использование конкурентных преимуществ внутреннего водного транспорта позволят увеличить их долю в транспортном балансе страны.

Рост объемов перевозок пассажиров транспортом общего пользования прогнозируется за счет развития воздушного транспорта и скоростного железнодорожного сообщения в дальнем следовании, а также систем скоростного транспорта в городском и пригородном сообщениях. 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.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации Программы, цели и задачи, показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации Программы

Государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта на долгосрочный период направлена на создание условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, обеспечения конституционных прав граждан и высвобождения ресурсов для личностного развития и определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р), Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р), Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р), Концепции развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года (совместный приказ Минтранса России и Минобороны России от 29 мая 2008 г. № 003/0021), Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации (приказ Минтранса России от 9 июля 2009 г. № 112).

Долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики включают:

сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры на основе увеличения пропускной способности опорной транспортной сети, устранения разрывов и узких мест, развития крупных транспортных узлов, создания и развития портовых особых экономических зон;

транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока, в том числе развитие железнодорожных линий и автомобильных дорог, являющихся ключевыми в освоении соответствующих регионов России, развитие перевозок воздушным и внутренним водным транспортом с целью транспортного обеспечения отдаленных и труднодоступных для других видов транспорта районов;

формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, включая организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие скоростных автомобильных дорог, в том числе на условиях государственно-частного партнерства, сверхдальних беспосадочных авиаперевозок, обеспечение современным информационно-техническим оснащением и системами навигации транспортных узлов и коммуникаций, внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения, внедрение прогрессивных товаротранспортных технологий, в том числе с использованием логистических систем;

обновление парка транспортных средств (воздушных и речных судов), внедрение воздушных судов нового поколения, новой техники на рынке морских перевозок, в частности газовозов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности и ледоколов нового поколения;

обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности судоходных гидротехнических сооружений и безопасности дорожного движения, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду на основе увеличения доли применения экономичных и экологичных автомобилей и воздушных судов, переход в процессе эксплуатации автомобильного транспорта на мировые экологические стандарты Евро-5 и Евро-6 и перевод транспорта на новые виды топлива;

переход, в основном, к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением, дальнейшее повышение эффективности функционирования Аэронавигационной системы России в условиях прогнозируемого роста объема авиаперевозок в стране.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, направленными на создание инфраструктурных условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, а также с учетом комплексной оценки текущего состояния транспортной системы определены цели и задачи Программы.

Цели Программы отражают конечные результаты решения транспортных проблем социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Достижение целей обеспечивается решением комплекса взаимосвязанных задач федеральных целевых программ, Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте и подпрограмм Программы.

Цель 1 - Ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике.

Для снижения транспортных издержек в экономике необходимо повысить эффективность системы товародвижения на базе современной и эффективной транспортной инфраструктуры.

Достижение данной цели обеспечивается путем решения задач по развитию путей сообщения (автомобильных дорог общего пользования, железнодорожных линий и внутренних водных путей) и транспортных узлов, обеспечивающих основные межрегиональные связи и формирование единого транспортного пространства. Особое внимание будет уделено обеспечению функционирования сети автомобильных дорог федерального значения, повышению качественных характеристик внутренних водных путей, увеличению пропускной способности участков железнодорожной сети и строительству железнодорожных линий в районах нового регионального освоения, развитию сети внутрироссийских узловых аэропортов.

Цель 2 - Повышение доступности транспортных услуг для населения.

К числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения, относится доступность транспортных услуг.

Цель по повышению доступности транспортных услуг для населения обеспечивается решением задач по формированию в стране единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения, развитию региональных аэропортов, региональных и внутрирегиональных перевозок, обеспечению потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах, обновлению парка транспортных средств, пассажирских вагонов и моторвагонного подвижного состава.

Цель 3 - Повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг.

Для достижения цели необходимо решить задачи по увеличению пропускной способности российских морских портов, повышению конкурентоспособности международных транспортных коридоров,

включая строительство скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства, комплексное развитие крупных транспортных узлов (Московского и Санкт-Петербургского), международных узловых аэропортов, и обновлению парка воздушных судов авиаперевозчиков Российской Федерации, устранению участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, увеличению протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов.

Особое внимание будет уделено формированию транспортной системы Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также транспортного пространства в рамках ЕврАзЭС.

Совершенствование технических характеристик международных транспортных коридоров и транспортно-технологической инфраструктуры будет способствовать снижению издержек во внешнеторговых цепях поставок, что благоприятно повлияет на конкурентоспособность российских экспортеров и темпы международной экономической интеграции в России.

Обновление парков транспортных средств позволит повысить конкурентоспособность отечественных перевозчиков и будет способствовать росту экспорта транспортных услуг.

Цель 4 - Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Достижение цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы обеспечивается решением задач по повышению уровня транспортной безопасности и развитию интегрированной системы контроля безопасности на транспорте, защите жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Показатели (индикаторы) целей и задач Программы соответствуют целевым показателям Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, федеральных целевых программ и Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

Прогнозные значения показателей (индикаторов) достижения целей и решения задач Программы по годам реализации приведены в Приложении 1.

Реализация Программы позволит обеспечить снижение транспортоемкости валового внутреннего продукта в 2020 г. на 5,3% к уровню 2011 года. Уменьшение транспортной нагрузки на экономику за счет снижения уровня транспортных издержек в конечной стоимости российской продукции до 12 - 16% к 2020 году и до уровня развитых зарубежных стран - 8 - 10% к 2030 году позволит повысить конкурентоспособность и эффективность отраслей экономики.

Сеть скоростных магистралей будет выполнять системообразующую функцию, создающую возможности для развития в регионах новых производств и предприятий сферы услуг. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий составит 2,6 тыс. км, будет построено и реконструировано 7,4 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, включая строительство 1,6 тыс. км скоростных дорог Государственной компанией "Автодор".

Скоростные магистрали обеспечат оптимальную с экологической и энергосберегающей точек зрения скорость движения транспортных средств и позволят сократить время в пути на 40%.

Реализация мероприятий Программы позволит повысить качественные характеристики внутренних водных путей. Протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, уменьшится до 0,7 тыс. км (при условии реализации Багаевского гидроузла). Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится с 21,3% до 9%, опасный уровень - с 2,4% до 0%.

Одним из важнейших результатов Программы является рост транспортной подвижности населения в 1,5 раза к уровню 2011 года (10,4 тыс. пасс.-км в год на 1 жителя в 2020 году, 15,6 тыс. пасс.-км на 1 жителя в 2030 году, что сопоставимо с уровнем транспортной подвижности в развитых зарубежных стран).

Достижение этого результата означает удовлетворение растущих потребностей населения по передвижению на основе повышения доступности транспортных услуг, которая относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики.

Развитие современного магистрального пассажирского транспорта, включающего гражданскую авиацию и систему высокоскоростного и

скоростного пассажирского железнодорожного сообщения, предоставляет возможность для реализации конституционного права граждан свободно и беспрепятственно перемещаться по стране. В ряде таких регионов, как Европейский Север, значительная часть Сибири, северо-восточная и островная часть Дальневосточного региона, воздушный транспорт является единственным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией России. Авиационная подвижность населения на региональных и местных авиалиниях увеличится за время реализации Программы в 2,1 раза.

За время реализации Программы с федеральным софинансированием будет построено и реконструировано 6,7 тыс. км дорог регионального и межмуниципального значения. Это позволит обеспечить круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования 2,3 тыс. сельских населенных пунктов.

Повышение доступности транспортных услуг также непосредственно повлияет на темпы реализации приоритетных проектов в области сельского хозяйства, здравоохранения, образования, решения жилищных проблем.

Активная интеграция в систему международных транспортных коридоров создаст дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры, ускорит рост внутреннего валового продукта. Повышение конкурентоспособности российской транспортной системы позволит обеспечить рост экспорта транспортных услуг в 2 раза к уровню 2011 года. Важным результатом повышения конкурентоспособности транспортной системы станет рост привлекательности российских коммуникаций для транзитных грузопотоков и рост объемов перевалки грузов в российских портах до 879 млн. тонн.

Реализация мероприятий по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы позволит сократить число происшествий на транспорте на 31,4% к уровню 2011 года, обеспечить эффективную работу аварийно-спасательных служб, гражданской обороны, подразделений специальных служб, подготовить квалифицированные кадры для транспортной отрасли. Количество дорожно-транспортных происшествий на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий сократится к уровню 2011 года на 16,2%.

Количество применяемых инновационных технологий в дорожном хозяйстве возрастет в 1,7 раза. На 24% протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций машин и механизмов. Применение на транспорте инновационных решений наряду с повышением эффективности будет способствовать существенному повышению устойчивости транспорта в аспектах безопасности движения и перевозок, транспортной безопасности и снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду. Особенно значимым социально-политическим результатом реализации данного приоритета станет повышение уровня общенациональной безопасности и снижение террористических рисков.

Одним из результатов Программы станет повышение эффективности государственного управления, качества и оперативности предоставления государственных услуг, развитие инноваций на базе научных исследований, увеличение внутренних затрат на исследования и разработки в 3,4 раза к уровню 2011 года.

Действия государства по развитию транспортной системы будут сочетаться с эффективной предпринимательской деятельностью в отрасли. Совершенствование правовой базы и улучшение инвестиционного климата обеспечит привлечение необходимых для решения задач развития транспорта инвестиций юридических лиц, рост капитализации транспортного сектора, его экономическую стабильность, применение инновационных решений, рост качества транспортных услуг. Производительность труда возрастет на всех видах транспорта, в том числе на железнодорожном и водном транспорте в 1,6 раза, воздушном -1,7 раза.

Программа реализуется в 2013 - 2020 годах.

Основные усилия в период реализации Программы будут сосредоточены на выполнении в полном объеме работ по содержанию и ремонту транспортной инфраструктуры, устранении ее "узких мест", обеспечении доступности (ценовой и пространственной) транспортных услуг для населения, повышении комплексной безопасности на транспорте, обеспечении потребностей внешней торговли.

На этой основе к 2020 году будет осуществлен переход к инновационной модели развития транспортной системы на основе расширения номенклатуры и повышения качества транспортных услуг,

применения современных транспортно-логистических технологий, развития новых форм организации транспортного процесса и взаимодействия видов транспорта, повышения производительности труда и энергоэффективности, усиления роли научно-технического обеспечения в развитии отрасли.

Промежуточные сроки и показатели реализации мероприятий Программы определяются федеральными целевыми программами, Комплексной программой и подпрограммами (на период их действия) с учетом прогнозных параметров социально-экономического развития и предложений органов государственного управления транспортным комплексом.

Для обеспечения текущего контроля Министерство транспорта Российской Федерации при ежегодном планировании работ по Программе и корректировке состава мероприятий по мере их выполнения определяет промежуточные (контрольные) этапы для отдельных подпрограмм или мероприятий Программы.

3. Обобщенная характеристика основных мероприятий Программы

Программой предусмотрена реализация комплекса мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей. Мероприятия сгруппированы по отраслевому и функциональному принципам и включены в состав двух федеральных целевых программ, Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте и восьми подпрограмм.

Решение задачи по развитию автомобильных дорог федерального значения обеспечивается комплексом мероприятий по строительству, реконструкции федеральных автомобильных дорог, в том числе переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги".

Развитие железнодорожных линий предусматривает увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети, формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузки на ось, модернизацию постоянных устройств и сооружений, строительство железнодорожных линий в районах нового освоения на Севере страны, Дальнем Востоке и в Прибайкалье. Предусматривается строительство железнодорожных линий Беркакит - Томмот - Якутск, Полуночное - Обская - Салехард, Салехард - Надым,

мостовых переходов через р. Лену в районе г. Якутска и р. Обь в районе г. Салехарда, проектирование Северо-Сибирской магистрали (Нижневартовск - Белый Яр - Усть-Илимск).

Развитие аэропортовой сети обеспечивается комплексом мероприятий по развитию международных аэропортов-хабов, включая развитие Московского (Шереметьево, Внуково, Домодедово) и Санкт-Петербургского (Пулково) авиационных узлов, внутрироссийских узловых аэропортов и региональных аэропортов, что создаст предпосылки для формирования единой эффективной сети аэропортов (аэродромов) Российской Федерации и повысит доступность транспортных услуг для населения.

Решение задачи по обеспечению функционирования сети автомобильных дорог федерального значения предусматривает комплекс мероприятий по капитальному ремонту, ремонту и содержанию федеральной дорожной сети.

Задача по организации развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства решается путем обеспечения комплексного развития автомобильных дорог и объектов дорожного сервиса за счет размещения на автомобильных дорогах Государственной компании многофункциональных зон дорожного сервиса с учетом технических и архитектурно-планировочных стандартов и разработки инновационных механизмов управления транспортными потоками.

Повышение качественных характеристик внутренних водных путей обеспечивается комплексом мероприятий по реконструкции, ремонту и содержанию внутренних водных путей и гидротехнических сооружений на них. Для сокращения протяженности участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, предусматривается строительство низконапорного гидроузла в Нижегородской области и строительство 2-ой нитки Нижне-Свирского гидроузла. Учитывая социальную значимость пассажирских перевозок и доставки грузов в регионах, где водный транспорт в навигационный период является единственным видом транспортного сообщения населения, предусматривается внесение изменений в Перечень внутренних водных путей Российской Федерации с включением проток дельты реки Северная Двина (47 км), расположенных в Архангельской области, и водного пути на реке Енисей от Игарки до Дудинки (263 км).

Формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения обеспечивается комплексом мероприятий по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального и муниципального значения. Реализация этих мероприятий будет осуществляться на условиях софинансирования за счет средств федерального и региональных бюджетов.

Обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах осуществляется путем реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на этих направлениях, а также мероприятиями по субсидированию пассажирских перевозок и компенсации потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов. Решение задачи будет способствовать повышению пространственной и ценовой доступности услуг транспорта для населения, в первую очередь в регионах "транспортной дискриминации" - Крайний Север, Дальний Восток, Калининградская область, включая малообеспеченные слои населения.

Увеличение пропускной способности российских морских портов обеспечивается комплексом мероприятий по повышению конкурентоспособности морских портов на основе увеличения их мощностей и оптимальной специализации, создания особых портовых зон и логистических центров для переключения российских внешнеторговых грузов с иностранных на российские порты, предусматривает развитие крупнейших морских портов (Архангельск, Мурманск, Усть-Луга, Восточный, Калининград, Новороссийск, Приморск, Балтийск, Тамань и Оля) и создание новых портов на Черном море (Сочи), Дальнем Востоке (в районе п. Ильинское о. Сахалин), в районе Санкт-Петербурга (Бронка).

Мероприятия по повышению конкурентоспособности транспортных коридоров включают комплексные инвестиционные проекты по развитию существующих транспортных коридоров, созданию альтернативных маршрутов для ускорения движения грузов и пассажиров, строительству скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства. Реализация этих проектов позволит обеспечить стыковку российских коммуникаций с системой международных транспортных коридоров и оптимизировать взаимодействие различных видов транспорта.

Сбалансированное развитие транспортно-технологической инфраструктуры международных транспортных коридоров обеспечит комплексное развитие расположенных на международных транспортных коридорах крупных транспортных узлов (Московского, Санкт-

Петербургского, Казанского, Волгоградского, Самарского, Екатеринбургского, Челябинского, Новосибирского, Иркутского, Якутского, Хабаровского и пр.) и транспортно-логистических центров.

Кроме того, взаимоувязанное развитие транспортной системы Московского региона позволит повысить доступность услуг транспортного комплекса для населения Москвы и Московской области. Информационно-аналитические материалы о развитии транспортного комплекса Московского региона приведены в Приложении 10.

Решение задачи по обновлению парка транспортных средств, состава морского и речного флота обеспечивается комплексом мероприятий и будет способствовать пополнению парков гражданской авиации воздушными судами, в том числе российского производства морского транспорта - судами ледокольного и транспортного флота, железнодорожного транспорта - грузовыми вагонами и локомотивами. Обновление транспортного флота внутреннего водного транспорта будет осуществляться за счет размещения крупных заказов для замены судов типа "Волго-Дон" и "Волгонефть", предусматривается строительство пассажирского флота.

Решение задачи по защите жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера обеспечивается мероприятиями по обеспечению безопасности населения на метрополитене, автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, на железнодорожном транспорте, воздушном транспорте, а также на морском и внутреннем водном транспорте, гармонизации законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности, а также созданию и функционированию комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, формированию индивидуального и общественного сознания, активной жизненной позиции и повышению грамотности населения в области обеспечения безопасности на транспорте, созданию системы профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности, в том числе в части предотвращения и защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте и созданию системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте,

интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство.

Задача по обеспечению безопасности на транспорте предусматривает комплекс мероприятий по совершенствованию технологий обеспечения безопасности на транспорте, включая повышение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях, развитие Единой системы управления воздушным движением, спутниковых систем навигации, комплекс мероприятий по техническому переоснащению аварийно-спасательных служб на воздушном и водном видах транспорта, комплекс мероприятий, направленных на повышение качества обучения специалистов в области транспорта с целью снижения негативного влияния человеческого фактора на транспортную безопасность.

Повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения обеспечивается комплексом мероприятий по содержанию, ремонту и реконструкции дорог, улучшению условий дорожного движения, влияющих на уровень безопасности. Решение задачи позволит снизить количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий и тяжесть их последствий.

Развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте обеспечивается мероприятиями по реализации государственных функций по контролю и надзору в сфере транспорта. Решение данной задачи направлено на повышение эффективности и результативности контроля и надзора, которые являются необходимой составляющей системы обеспечения безопасности на транспорте.

Задача по транспортному обеспечению Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани включает мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры, не включенные в федеральные целевые программы и другие подпрограммы, и организации транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани, планированию и организации пассажирских перевозок, осуществление мероприятий в сфере организации и управления дорожным движением, организации управления и контроля за ходом поставок материально-технических ресурсов, обеспечению мониторинга проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Кроме того, Программа содержит мероприятия по управлению реализацией Программы, включая обеспечение эффективной реализации государственных функций в сфере Программы, развитие инноваций на базе научных исследований, материально-техническому и информационному обеспечению эффективной деятельности органов государственной власти, обеспечению участия Российской Федерации в международных организациях (соглашениях) в сфере транспортного комплекса.

Перечень основных мероприятий Программы и ожидаемые результаты их выполнения представлены в Приложении 2.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Программы и достижение ее целей и включает финансово-экономические, правовые, и административно-управленческие меры государственного регулирования.

Формирование и организация практического применения мер государственного регулирования осуществляется в рамках основного мероприятия подпрограммы "Обеспечение реализации Программы".

Финансово-экономические меры государственного регулирования включают налоговые, таможенно-тарифные и иные меры, направленные на повышение эффективности функционирования транспортного комплекса и учитывающие его особенности как инфраструктурной отрасли.

Налоговые и таможенно-тарифные меры предусматривают:

установление льгот и преимуществ по тарифам на услуги железнодорожного транспорта общего пользования, в частности на услуги по использованию инфраструктуры в пригородном сообщении;

усиление антимонопольного регулирования в сфере услуг аэропортовой инфраструктуры, в частности, упорядочивание роста аэропортовых тарифов во времени посредством ограничения количества обращений субъектов естественных монополий в аэропортах в Федеральную службу по тарифам Российской Федерации по вопросам установления (изменения) цен (тарифов и сборов) на аэропортовые услуги двумя обращениями в год;

снижение таможенных пошлин при ввозе, в том числе временном, на территорию таможенного союза иностранных воздушных судов, аналоги которых не производятся на территории Российской Федерации;

упрощение таможенных процедур для морских судов и перевозимых ими товаров, а также установление особенностей оформления для судов заграничного плавания, заходящих в два и более порта на территории Российской Федерации для выгрузки импортных грузов.

Стабильная система финансирования транспортной отрасли направлена на создание транспортной инфраструктуры, отвечающей потребностям инновационного социально-экономического развития Российской Федерации, посредством нормализации процессов ее содержания и ремонта, формирования механизмов мобилизации инвестиционных средств на ее развитие и повышения качества транспортных услуг для потребителей.

Финансирование мероприятий в сфере дорожного хозяйства за счет средств федерального бюджета осуществляется в рамках Федерального дорожного фонда. К дополнительным источникам формирования федерального дорожного фонда отнесены доходы от использования имущества автомобильных дорог общего пользования федерального значения, плата за оказание услуг по присоединению объектов дорожного сервиса, за проезд транспортных средств массой более 12 тонн, плата в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, осуществляющими перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, и штрафы за нарушение данных правил, сборы за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, плата по договорам аренды земельных участков, расположенных в полосе отвода федеральных автомобильных дорог, а также различные безвозмездные поступления в доход федерального бюджета, предусмотренные законодательством.

Основными направлениями расходования средств Федерального дорожного фонда являются капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, содержание федеральных государственных учреждений и реализация инвестиционных проектов в рамках федеральных целевых программ. Создание Федерального дорожного фонда увеличит объем расходов на ремонт и содержание автомобильных дорог с 38% от нормативов затрат[2] в 2009 году до 100% в 2014 году.

---

[2] Нормативы затрат на ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 г. № 539.

Перспективным вариантом развития финансирования на магистральном железнодорожном транспорте является поэтапный переход на сетевой контракт, который позволит увязать требования к содержанию и развитию железнодорожной инфраструктуры, формированию государственной тарифной политики и объему бюджетных инвестиций.

В целях обеспечения стабильного функционирования авиатранспортного комплекса для потребителей услуг необходимо проработать меры по созданию фонда гарантирования исполнения обязательств перевозчиков перед пассажирами.

Повышение качества услуг и безопасности городского общественного транспорта зависит от обновления парка транспортных средств. Решить эту задачу можно путем реализации программы обновления парка городского транспорта (автобусный и наземный электрический транспорт) на условиях государственной поддержки с применением различных механизмов (утилизация, лизинг, субсидии).

Для привлечения инвестиций в транспортный комплекс необходима реализация следующих мер:

заключение долгосрочных контрактов (контракты "жизненного цикла") на проектирование, строительство и последующее содержание объектов транспортной инфраструктуры, включая разработку оптимальных организационных, управленческих и финансовых схем исполнения контрактов;

совершенствование норм и регламентов проектирования, ценообразования и государственной экспертизы;

развитие схем совершенствования механизмов государственно-частного партнерства;

развитие механизмов проектного финансирования, определение приоритетности проектов и источников их финансирования, в том числе с учетом возможности привлечения государственных гарантий, облигационных займов, средств Пенсионного фонда Российской Федерации и Фонда национального благосостояния.

В настоящее время реализуется программа государственных гарантий Российской Федерации по кредитам либо облигационным займам, привлекаемым юридическими лицами на осуществление инвестиционных проектов. Отбору подлежат инвестиционные проекты, осуществляемые в рамках модернизации российской экономики, имеющие общегосударственное значение.

Такие гарантии получены Государственной компанией "Российские автомобильные дороги", а также другими проектными компаниями, реализующими дорожные концессионные соглашения по строительству скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке 15-й км - 58-й км, автомобильной дороги "Западный скоростной диаметр" в г. Санкт-Петербурге, нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск.

Административно-управленческие меры государственного регулирования включают дальнейшее развитие структурной реформы на железнодорожном транспорте в соответствии с Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, развитие пригородного железнодорожного сообщения, реформирование системы управления внутренними водными путями, создание эффективной системы управления государственной собственностью, в том числе за счет оптимизации состава государственного имущества и его приватизации, создание федеральных казенных предприятий и повышение эффективности деятельности организаций транспортного комплекса.

Будет продолжена работа по развитию региональных воздушных перевозок, в том числе применению механизмов поддержки региональных аэродромов, субсидирования региональных и внутрирегиональных перевозок, упрощению процедур сертификации региональных аэропортов с низкой интенсивностью полетов, обеспечению условий развития конкуренции в сфере наземного обслуживания, разработке маршрутной сети региональных перевозок в Российской Федерации.

В среднесрочном периоде предусмотрена разработка концепции развития экспедиторской системы в Российской Федерации, отраслевых концепций и стратегий развития отдельных видов транспорта и деятельности в сфере транспортного комплекса.

Сведения об оценке применения основных мер государственного регулирования в сфере реализации Программы на среднесрочный период приведены в Приложении 3.

Эффективное и динамичное развитие транспортной системы, конкурентоспособность российских транспортных предприятий обусловлено в значительной мере нормативным правовым регулированием в этой сфере.

Основными направлениями совершенствования нормативного правового регулирования на транспорте являются:

развитие конкурентного рынка транспортных услуг, включая создание правовых инструментов государственного регулирования его развития, а также содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе;

развитие механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором на транспорте, а также предоставление владельцам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования права заключения в отношении отдельных участков инфраструктуры соглашений, аналогичных концессионным;

развитие долгосрочного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте;

гармонизация российской и международной правовой базы транспортной системы, унификация технических стандартов и транспортных технологий в целях интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны;

обеспечение гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения, включая разработку и внедрение минимальных социальных транспортных стандартов, а также разработку нормативной базы, регулирующей допуск к коммерческой транспортной деятельности в области пассажирских перевозок;

обеспечение безопасности и устойчивости транспортной системы, включая обеспечение безопасности в транспортной отрасли, развитие транспортной системы с учетом требований по обеспечению антитеррористической и военной безопасности Российской Федерации, а также сокращение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека.

Сведения об основных мерах правового регулирования на транспорте представлены в Приложении 4.

Отсутствие необходимых нормативных актов рассматривается как серьезное препятствие в реализации стратегических целей и фактор снижения значений индикаторов реализации Программы.

Административно-управленческие меры государственного регулирования реализуются системой управления реализацией Программы в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации,

утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий на оказание (выполнение) государственных услуг (работ) по этапам реализации Программы

В рамках Программы предусматривается оказание (выполнение) государственных услуг (работ) в сфере транспорта, в том числе государственных услуг (работ), переданных на исполнение государственным учреждениям, подведомственным соисполнителям Программы.

Государственные услуги (работы), осуществляемые федеральными государственными учреждениями для достижения целей и решения задач Программы, включают услуги (работы) по поддержанию в работоспособном состоянии объектов инфраструктуры транспорта и обеспечению функционирования государственных систем безопасности на транспорте.

За счет средств федерального бюджета осуществляется выполнение работ по содержанию автомобильных дорог федерального значения и внутренних водных путей.

В силу территориальной рассредоточенности объектов транспортной инфраструктуры один вид услуг (работ) оказывается, как правило, несколькими государственными учреждениями, размещенными по принципу оптимизации обслуживаемой территории с учетом особенностей данного вида услуги (работы) и вида транспорта.

Через федеральные государственные учреждения или с их участием осуществляются:

работы по обязательному подтверждению соответствия продукции, добровольному подтверждению работ и услуг на железнодорожном транспорте;

услуги по авиационно-космическому поиску и спасанию;

проведение расследований авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами;

поиск и спасание людей и судов, терпящих бедствие на море;

ликвидация последствий разливов нефти, нефтепродуктов и других вредных химических веществ в море;

обеспечение безопасности плавания на внутренних водных путях;

обеспечение безопасности плавания в морских портах и на подходах к ним.

Мероприятия по оказанию государственных услуг (выполнению работ) входят в состав основных мероприятий подпрограмм Программы. Показатели государственных заданий по оказанию услуг (выполнению работ) характеризуют их объем и качество. В числе таких показателей протяженность обслуживаемых участков, количество сил и средств, планируемых к несению аварийно-спасательной готовности, прикрытие территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением, уровень материально-технической оснащенности поисково-спасательных подразделений.

Перечень государственных услуг (работ) и прогноз сводных показателей государственных заданий на оказание государственных услуг (выполнение работ), устанавливаемых для федеральных бюджетных и федеральных автономных учреждений, приведены в Приложении 5.

6. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации Программы

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" (далее - ОАО "РЖД") принимает участие в реализации мероприятий федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект), Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, подпрограмм "Магистральный железнодорожный транспорт" и "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани".

Стратегия развития инфраструктуры железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с Генеральной схемой развития сети железных дорог ОАО "РЖД" на период до 2020 года и предусматривает:

интенсификацию использования существующих основных фондов, в том числе внедрение тяжеловесного и длинносоставного движения грузовых поездов, увеличение переработки вагонов на основных сортировочных станциях, повышение скоростей движения ускоренных грузовых и пассажирских поездов, увеличение выработки на единицу маневровых операций;

обновление основных фондов по основным направлениям деятельности;

оптимальное перераспределение грузо- и пассажиропотоков с учетом формирования преимущественно пассажирских и грузовых направлений;

развитие инфраструктуры при полном исчерпании ее мощности.

Мероприятия по развитию инфраструктуры предусматривается реализовывать с использованием принципа комплексности проектов, важнейшими среди которых являются:

комплексная реконструкция участков Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива; Трубная - В.Баскунчак - Аксарайская; имени М.Горького - Котельниково - Тихорецкая - Кореновск - Тимашевская - Крымская с обходом Краснодарского узла; Карымская - Забайкальск;

усиление пропускной способности направлений Волховстрой - Мурманск; Дмитров - Сонково - Мга;

развитие участков Коноша - Лабытнанги (при строительстве линии Надым - Салехард); Тайшет - Междуреченск;

развитие железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали (включая участок Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань);

реконструкция участка Тобольск - Коротчаево;

организация скоростного и высокоскоростного движения;

развитие крупных железнодорожных узлов (Московского, Санкт-Петербурского, Свердловского и др.).

Инвестиционной программой ОАО "РЖД" на период до 2020 года на развитие и модернизацию железнодорожного транспорта предусмотрено инвестировать почти 3,8 трлн. рублей. Средства планируется направить, в первую очередь, на реализацию проектов по обеспечению безопасности и технологической устойчивости перевозочного процесса, устранению инфраструктурных ограничений на подходах к портам и пограничным переходам и обеспечению пропускной способности магистральных направлений.

Необходимость перевозок всех новых генерируемых грузов потребует значительных расходов на приобретение подвижного состава.

В части обеспечения безопасности населения на транспорте ОАО "РЖД" принимает участие в реализации мероприятий, обеспечивающих решение следующих задач:

формирование и реализация комплекса организационных и технических мероприятий, направленных на повышение защищенности

населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

оснащение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств инженерно-техническими средствами и системами обеспечения транспортной безопасности с учетом возможности их расширения и создания централизованных распределительных систем.

Государственная компания "Российские автомобильные дороги" создана в соответствии с Федеральным законом от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ "О Государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Создание Государственной компании "Российские автомобильные дороги" (далее - ГК "Автодор", Государственная компания) было вызвано необходимостью создания новых инструментов для достижения следующих целей:

формирование опорной сети скоростных автомобильных дорог федерального значения с высоким транспортно-эксплуатационным состоянием и высоким уровнем безопасности и экологичности;

решение задач, связанных с гармонизацией инвестиционных циклов за счет привлечения частных инвестиций ввиду невозможности обеспечения в рамках существующего бюджетного процесса ритмичного исполнения инвестиционных обязательств государства;

формирование рыночно-ориентированной системы управления дорожным хозяйством, направленной на привлечение частного капитала, а также на создание финансовых инструментов по мобилизации инвестиционных средств (размещение облигационных займов, привлечение частных кредитов, предоставление долгосрочных гарантий возврата капитала и др.);

извлечение дополнительных доходов от эксплуатации и использования имущества дорог с целью направления их на повышение уровня содержания дорог и реализацию дорожных проектов;

повышение качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог федерального значения, в том числе за счет улучшения технических характеристик дорог, увеличения их пропускной способности, а также за счет повышения уровня безопасности движения и качества сервисного обслуживания на дорогах;

повышение эффективности управления дорожным хозяйством и улучшение результативности работы дорожных предприятий, в том числе путем стимулирования внедрения новых материалов, оборудования и передовых технологий для снижения удельных затрат выполнения дорожных работ, улучшения их качества и роста производительности труда;

переход к этапу динамичного развития сети автомобильных дорог, отвечающему потребностям экономики и населения страны, в том числе за счет формирования национальной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, связывающих основные хозяйственные центры страны.

Основными функциями ГК "Автодор" являются:

выполнение функций заказчика при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании (далее - автомобильные дороги Государственной компании);

развитие полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании;

выполнение полномочий концедента при заключении и исполнении в отношении автомобильных дорог Государственной компании концессионных соглашений.

Цели создания и функции ГК "Автодор" определяют ее непосредственное участие в реализации Программы, ее деятельность в полном объеме направлена на достижение целей Программы.

Объем и характер участия ГК "Автодор" в Программе определяется программами деятельности, утверждаемыми Правительством Российской Федерации. В этих документах представлены цели, задачи, индикаторы и целевые показатели развития ГК "Автодор", основные мероприятия, очередность и сроки их реализации, объем работ по строительству и реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, находящихся (подлежащих передаче) в доверительном управлении Государственной компании.

Мероприятия сгруппированы по основным направлениям деятельности Государственной компании:

организация строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании;

доверительное управление автомобильными дорогами Государственной компании;

организация иных видов деятельности Государственной компании.

Мероприятия по развитию автомобильных дорог Государственной компании реализуются в федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект), подпрограмма "Автомобильные дороги".

Мероприятия по содержанию, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог Государственной компании, организации развития автомобильных дорог, выполнению функций по организации сбора платы за проезд и других процедур, связанных с развитием и функционирование автомобильных дорог, учтены в подпрограмме "Развитие автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства".

Федеральное государственное унитарное предприятие "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации" (далее - ФГУП "Госкорпорация по ОрВД") образована в соответствии с постановлением Правительством Российской Федерации от 14 мая 1996 г. № 583. ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" создано в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства в аэронавигационном обслуживании, обеспечения безопасности и регулярности полетов воздушных судов. Для достижения указанных целей основной задачей ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" является предоставление аэронавигационного обслуживания пользователям воздушного пространств.

Деятельность ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" осуществляется по следующим направлениям:

совершенствование организации и контроля обслуживания воздушного движения (далее - ОВД);

участие в формировании рациональной структуры воздушного пространства;

повышение уровня профессиональной подготовки персонала органов ОВД;

поддержание эксплуатационной готовности технических систем и средств ОВД;

участие в проведении единой технической политики в области модернизации и развития Единой системы организации воздушного движения (далее - ЕС ОрВД);

повышение эффективности экономической и финансовой деятельности ФГУП "Госкорпорация по ОрВД";

осуществление инвестиционной деятельности в области организации воздушного движения.

Объем и характер участия ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" в Программе определяется программами деятельности предприятия, утверждаемыми в установленном порядке. В этих документах представлены цели, задачи, индикаторы и целевые показатели развития ФГУП "Госкорпорация по ОрВД", основные мероприятия, очередность и сроки их реализации, объем работ по строительству и реконструкции объектов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

Мероприятия по развитию Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации реализуются в федеральной целевой программе "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект).

Реализация мероприятий Программы осуществляется при поддержке научных организаций. Особое внимание будет уделено проведению научных исследований по определению перспективных направлений стратегического планирования и эффективного функционирования транспортного комплекса на период до 2030 года, выработке подходов по обеспечению экологической безопасности объектов транспортного комплекса с учетом международных требований и оценке последствий принимаемых управленческих решений, предложениям по формированию нормативных правовых документов, касающихся обеспечения комплексной безопасности населения на транспорте, развитию интеллектуальных транспортных систем.

В сфере железнодорожного транспорта планируется проведение работ по исследованию рынка транспортных услуг, ресурсосбережению, формированию полигонов движения тяжеловесных поездов, созданию новых видов подвижного состава, развитию скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, исследованию проблем безопасности, совершенствованию государственной системы подготовки специалистов, а также технического регулирования на железнодорожном транспорте.

В сфере дорожного хозяйства планируется реализация научных исследований по научно-техническому и инновационному обеспечению дорожной отрасли, совершенствованию теоретических основ и расчетных

методов эксплуатации автомобильных дорог, экономики дорожного хозяйства, проектированию автомобильных дорог, повышению надежности и долговечности дорожных конструкций и конструкций искусственных сооружений, проведение исследований в области создания принципиально новых материалов, конструкций и технологий.

На морском транспорте предполагается проведение исследований и разработок по прогнозу состояния грузовой базы морского транспорта, развитию морских портов, транспортного и обеспечивающего флота, взаимодействию морского транспорта со смежными видами транспорта в рамках межотраслевой транспортной координации, разработке нормативно-правовой базы морского транспорта и развитию информационных технологий.

На внутреннем водном транспорте планируется научно-техническое сопровождение работ по развитию инфраструктуры внутренних водных путей, оценке комплексного влияния мероприятий по ликвидации лимитирующих участков Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации на структуру и динамику грузо- и пассажиропотоков, развитию грузовой базы речного транспорта и снижению транспортных издержек, созданию мультимодальных транспортно-логистических узлов на внутренних водных путях международного значения, стратегических планов развития речных портов в отдельных бассейнах, по повышению эффективности речных перевозок.

В сфере гражданской авиации особое внимание будет уделено проведению работ по исследованию и разработке рекомендаций, направленных на улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на воздушном транспорте, прогнозированию развития воздушных перевозок и исследованию рынка авиатранспортных услуг, обеспечению разработки и внедрению новых технологий и оборудования в сфере обеспечения авиационной безопасности на воздушном транспорте.

7. Обоснования выделения подпрограмм и включения в состав Программы реализуемых федеральных целевых программ

Достижение целей Программы и решение ее задач осуществляется в рамках федеральных целевых программ, Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте и восьми подпрограмм.

В состав Программы включены две федеральные целевые программы.

Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект). Государственный заказчик - координатор - Министерство транспорта Российской Федерации. Объем финансирования мероприятий федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" на 2013 - 2020 годы в ценах соответствующих лет составляет - 9 572 159 015,07 тыс. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета 4 556 389 215,07 тыс. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации - 44 669 800 тыс. рублей, внебюджетных источников - 4 971 100 000 тыс. рублей.

Федеральная целевая программа "Модернизация единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект). Государственный заказчик-координатор программы - Министерство транспорта Российской Федерации. Государственные заказчики - Федеральное агентство воздушного транспорта и Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды. Объем финансирования мероприятий на 2013 - 2020 годы составляет 72 289 118,1 тыс. рублей, в том числе из внебюджетных источников - 22 287 900 тыс. рублей, из средств федерального бюджета 50 001 218,1 тыс. рублей.

Целесообразность включения федеральных целевых программ в Программу обусловлена использованием программно-целевого метода при ее формировании и определяется следующими факторами:

необходимостью системного подхода к формированию комплекса взаимосогласованных по ресурсам и срокам инвестиционных проектов развития транспортной системы, реализация которых позволит получить не только отраслевой эффект, но и приведет к существенным позитивным социально-экономическим последствиям для общества в целом;

возможностью концентрации ресурсов на приоритетных задачах, направленных на решение системной проблемы в целом и создание условий для комплексного развития отдельных видов транспорта;

высокой капиталоемкостью и длительными сроками окупаемости инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры, что определяет их низкую инвестиционную привлекательность для бизнеса и необходимость активного участия государства в их финансировании;

комплексным характером решаемой проблемы, что обусловлено, с одной стороны, сложной структурой транспорта, объединяющего в единую систему отдельные виды транспорта, с другой стороны, его особой ролью как инфраструктурной отрасли, обеспечивающей условия для экономического роста, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции России в мировую экономику;

внедрением проектного механизма управления Программой, который позволит скоординировать деятельность федеральных органов исполнительных власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, других участников инвестиционного процесса и достигнуть синергетического эффекта от реализации взаимодополняющих друг друга инвестиционных, инновационных и других мероприятий.

Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект) включает инвестиционные мероприятия по развитию транспортных магистралей и транспортных узлов.

Мероприятия сгруппированы в подпрограммы по отраслевому и функциональному признакам с учетом их функциональной однородности, взаимосвязанности и рационального управления реализацией федеральной целевой программы. Реализация мероприятий федеральной целевой программы направлена на решение задач Программы по развитию сети автомобильных дорог федерального значения, железнодорожных линий, аэропортовой сети (аэропорты-хабы, внутрироссийские узловые аэропорты и региональные аэропорты), формированию единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения, увеличению пропускной способности российских морских портов, повышению конкурентоспособности международных транспортных коридоров и комплексному развитию крупных транспортных узлов, обновлению парков транспортных средств, состава морского и речного флота, обеспечению транспортной безопасности и развитию интегрированной системы контроля безопасности на транспорте.

Реализация мероприятий федеральной целевой программы позволит создать инфраструктурные условия для достижения целей Программы:

сократить долю протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, до 5,1%;

увеличить долю протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, до 85,1%;

обеспечить 2,3 тыс. сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием;

увеличить объем перевалки грузов в российских морских торговых портах в 1,6 раза;

сократить долю протяженности внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, до 14%.

На железнодорожном транспорте будут введены в эксплуатацию 2,6 тыс. км новых линий, 1,6 тыс. км дополнительных главных путей, электрифицированы 2,4 тыс. км линий, скорость доставки грузовых отправок в 2020 году достигнет 309,1 км в сутки, в том числе контейнеров в транзитном сообщении - 980 км в сутки.

За время реализации Программы будут построены и реконструированы 7,4 тыс. км автомобильных дорог федерального значения.

На морском транспорте суммарная производственная мощность отечественных портов увеличится на 356,5 млн. тонн, пополнение морского транспортного флота составит 5653,4 тыс. дедвейт-тонн.

На внутреннем водном транспорте будут повышены безопасность и надежность функционирования судоходных гидротехнических сооружений (доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится с 21,3% до 9%, опасный уровень - с 2,4% до 0%).

Развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта обеспечит формирование опорной сети аэропортов, будут построены и реконструированы 96 взлетно-посадочных полос, в том числе 11 - в крупных международных узловых аэропортах. Количество пассажиров, перевезенных в год на местных авиалиниях, возрастет более чем в 2 раза, трансферных авиапассажиров на стыковках международных и международных/внутренних рейсов - в 3,6 раза.

Федеральная целевая программа "Модернизация единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект) направлена на решение задачи по обеспечению

безопасности на транспорте и включает мероприятия по созданию укрупненных районов организации воздушного движения, совершенствованию аэронавигационного обслуживания полетов в районе аэродромов и на воздушных трассах, модернизации сети авиационной электросвязи и передачи данных, оснащению радиолокационных позиций средствами вторичной радиолокации, внедрению единой системы планирования использования воздушного пространства, переходу к современным технологиям организации воздушного движения, внедрению интегрированных военно-гражданских автоматизированных систем управления воздушным движением, проведению технической модернизации и автоматизации системы метеорологического обеспечения аэронавигации и развитию единой системы поиска и спасания.

Реализация мероприятий федеральной целевой программы позволит повысить уровень безопасности воздушного движения, в частности:

обеспечить рост числа полетов, обслуженных аэронавигационной системой, в 1,6 раза;

увеличить среднюю величину налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, на 10,1%;

повысить оправдываемость прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации до 91%.

Программа включает Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р (далее также - Комплексная программа).

Комплексная программа разработана в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 "О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте". Координатором комплексной программы является Министерство транспорта Российской Федерации. Общий объем финансирования комплексной программы из федерального бюджета в 2013 году составляет 13 321 710 тыс. рублей, из средств субъектов транспортной инфраструктуры - 2 047 900 тыс. рублей.

Целью комплексной программы является защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

В комплексной программе представлены мероприятия по обеспечению безопасности населения на метрополитене, автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, на железнодорожном транспорте, воздушном транспорте, а также на морском и внутреннем водном транспорте, гармонизации законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности, а также создания и функционирования комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, формированию индивидуального и общественного сознания, активной жизненной позиции и повышение грамотности населения в области обеспечения безопасности населения на транспорте, созданию системы профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности, в том числе в части предотвращения и защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте, и созданию системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство.

Реализация Комплексной программы обеспечит повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности, с 26,4% в 2010 году до 76,7% в 2013 году.

Паспорта федеральных целевых программ и Комплексной программы представлены в Приложении 8.

В рамках федеральных целевых программ и Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте реализуются значительная часть инвестиционных и инновационных мероприятий Программы.

Вместе с тем, ряд мероприятий по ремонту и содержанию транспортной инфраструктуры, обеспечению потребности в перевозках пассажиров на социально-значимых маршрутах, транспортному обеспечению Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани, обеспечению антитеррористической защищенности объектов и уровня мобилизационной готовности дорожного хозяйства, управлению реализацией Программы, другие задачи и функции, предусмотренные положениями о Министерстве транспорта Российской

Федерации подведомственных ему, федеральных службе и агентствах, предполагается решать в рамках подпрограмм.

В составе Программы реализуются подпрограммы: "Магистральный железнодорожный транспорт", "Дорожное хозяйство", "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание", "Морской и речной транспорт", "Надзор в сфере транспорта", "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства", "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в городе Казани", "Обеспечение реализации Программы".

При формировании подпрограмм государственной Программы заложены принципы максимального охвата всех сфер деятельности исполнителей и повышения эффективности бюджетных расходов.

Подпрограммы носят отраслевой и функциональный характер и будут реализованы в установленной сфере деятельности уполномоченных органов государственной власти (Минтранс России, подведомственные федеральные служба и агентства). Подпрограммы являются взаимонезависимыми, выполнение мероприятий одной подпрограммы не зависит от выполнения мероприятий другой подпрограммы.

Последовательность решения задач и выполнения мероприятий подпрограмм определяется Минтрансом России в соответствии с утвержденными паспортами подпрограмм и годовым планом реализации Программы.

Подпрограмма "Магистральный железнодорожный транспорт" включает мероприятия по компенсации потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, модернизации транспортной инфраструктуры и созданию условий для реализации Программы в сфере железнодорожного транспорта. Реализация подпрограммы направлена на решение задач по обеспечению потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах и развитию железнодорожных линий.

Основным результатом подпрограммы является повышение доступности услуг железнодорожного транспорта за счет:

- перевозки в период реализации Программы из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации с учетом мер государственной поддержки 2187 тыс. человек;

- роста объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 1,3 раза к уровню 2011 года;

- увеличения объема перевозок пассажиров в поездах дальнего следования за счет мер государственной поддержки за время реализации Программы на 10,3%;

- увеличения объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле в 2,25 раза к уровню 2011 года;

- роста производительности труда на железнодорожном транспорте в 1,6 раза к уровню 2011 года.

Подпрограмма "Дорожное хозяйство" включает мероприятия по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения, обновлению парка автоколонн войскового типа и созданию условий для реализации Программы в сфере дорожного хозяйства. Реализация мероприятий подпрограммы направлена на увеличение протяженности федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, повышение безопасности дорожного движения и уровня мобилизационной готовности. Основными результатами реализации мероприятий подпрограммы являются увеличение доли дорог, находящихся в ведении Росавтодора, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, до 85,07%, снижение количества дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий на 16,2% к уровню 2011 года, приобретение 811 единиц автотранспортных средств для обновления парка автоколонн войскового типа, увеличение количества инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, применяемых на сети федеральных автомобильных дорог, в 1,6 раза и доведение доли протяженности дорог федерального значения, на которых будут применяться инновационные технологии, в 2020 году до 23,89%. В рамках подпрограммы планируется реализация инновационных проектов и научных исследований. В частности, предусматривается реализация федерального инновационного проекта "Инновационная дорога", в рамках которого планируется внедрение инновационных технологий, включая интеллектуальные транспортные системы.

Подпрограмма "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание" включает мероприятия по содействию повышения доступности воздушных перевозок для населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок, государственной

поддержке авиапредприятий, расположенных в районах крайнего Севера и приравненных к ним местностях, обеспечению охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте, возмещению расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них, и создание условий для реализации Программы в сфере гражданской авиации и аэронавигационного сообщения. Реализация мероприятий подпрограммы способствует достижению целей Программы по повышению доступности транспортных услуг для населения и повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. За счет мер государственной поддержки будет ежегодно обеспечиваться перевозка 250 тысяч пассажиров из Калининградской области в Европейскую часть страны и в обратном направлении и 320 тысяч пассажиров с Дальнего Востока в Европейскую часть и в обратном направлении, 15,8 тысяч самолето-вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, и 21,3 тысячи самолето-вылетов из аэропортов, включенных в федеральные казенные предприятия. С государственной поддержкой будет приобретено в лизинг 478 воздушных судов, количество полетов, ежегодно обслуживаемых аэронавигационной системой, увеличится в 1,6 раза, уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов достигнет 100 процентов. Количество пассажиров, перевозимых на региональных авиалиниях, увеличится в 2,1 раза к уровню 2011 года, производительность труда на воздушном транспорте возрастет в 1,7 раза.

Подпрограмма "Морской и речной транспорт" включает мероприятия по обеспечению эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, поисковому и аварийно-спасательному обеспечению судоходства, навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства на трассах Северного морского пути, реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в сфере водного транспорта и созданию условий для реализации Программы в сфере морского и речного транспорта. Реализация мероприятий подпрограммы обеспечит решение задач по повышению качественных характеристик внутренних водных путей и Северного морского пути, эффективности противодействия

террористическим угрозам, обеспечению деятельности специализированных аварийно-спасательных служб. Основными результатами подпрограммы являются повышение качества услуг внутренних водных путей, рост объема перевозок по Северному морскому пути, повышение уровня безопасности и защищенности от террористических угроз инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта. Уровень технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте составит в 2020 году 52%, объем перевозок грузов по Северному морскому пути 63,7 млн. тонн, уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути - 40,5%. Доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой составит от общей протяженности внутренних водных путей 36%, производительность труда на водном транспорте возрастет в 1,6 раза к уровню 2011 года.

Подпрограмма "Надзор в сфере транспорта" включает мероприятия по обеспечению функционирования и развития системы государственного контроля и надзора в сфере транспорта. Реализация мероприятий подпрограммы направлена на рост количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений до 83,6%.

Подпрограмма "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства" включает мероприятия по организации развития автомобильных дорог Государственной компании и капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог Государственной компании. Задачи подпрограммы решаются путем формирования рыночно ориентированной системы управления дорожным хозяйством, направленной на привлечение частного капитала и создание финансовых инструментов по мобилизации инвестиционных средств. Создание современной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог позволит повысить эффективность товародвижения и снизить транспортные издержки в экономике, увеличить протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 85,5%, построить 1,6 тыс. км скоростных дорог, повысить безопасность дорожного движения. Доля внебюджетного финансирования мероприятий подпрограммы увеличится за время реализации Программы с 13,4% до 57,8%, доля протяженности автомобильных дорог Государственной компании, строящихся, реконструируемых или обслуживаемых по комплексным долгосрочным контрактам с частным финансированием продолжительностью 4 года и более, достигнет 79,8%.

Подпрограмма "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани" включает мероприятия по строительству объектов инфраструктуры и организации транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани, в том числе планирование и организацию пассажирских перевозок, обеспечение перевозки грузов для строительства объектов Олимпийских игр 2014 года.

Реализация мероприятий подпрограммы позволит наиболее эффективно решить задачу по транспортному обеспечению XXII Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани. Будут внедрены Комплексная схема организации движения и Автоматизированная система управления дорожным движением в г. Сочи между железнодорожными вокзалами Адлер и Сочи, Имеретинской низменностью и горным кластером, будет создан Логистический транспортный центр по управлению пассажиропотоками и движением грузов, будет перевезено 92,4 млн. тонн материально-технических ресурсов. Количество пользователей транспортной системы г. Сочи в период проведения Олимпийских игр 2014 года составит - 1,72 млн. человек.

Подпрограмма "Обеспечение реализации Программы" направлена на эффективное решение задач и достижение целей Программы, своевременное достижение запланированных результатов и включает мероприятия по управлению реализацией Программы. Управление реализацией Программы предусматривает обеспечение эффективной реализации государственных функций в сфере реализации Программы, материально-техническое, информационное и научное обеспечение эффективной деятельности органов государственной власти. Внутренние затраты на исследования и разработки в сфере транспорта увеличатся в 3,6 раза.

Паспорта подпрограмм Программы и их описание представлены в Приложении 9.

Представленная структура Программы позволяет сконцентрировать ресурсы на приоритетных задачах и существенно упростить процедуры мониторинга, актуализации и корректировки Программы, повысить эффективность управления ее реализацией.

8. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации Программы

Реализация мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и средств юридических лиц.

Общий объем финансирования Программы на 2013 - 2020 годы предусматривается в размере 12 518 907 014,39 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета 7 338 855 523,7 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 5 039 919 825,53 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 44 685 790,69 тыс. рублей;

юридических лиц 5 135 365 700 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:

в 2013 году, всего - 1 069 329 963,15 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 656 784 092,5 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 449 369 924,2 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 4 189 070,65 тыс. рублей;

юридических лиц 408 356 800 тыс. рублей;

в 2014 году, всего - 1 169 888 574,75 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета 686 628 704,1 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 515 696 100,2 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 4 716 470,65 тыс. рублей;

юридических лиц 478 543 400 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 1386002421,65 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 688 258 760,7 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 522 521 871,9 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 7 212 160,95 тыс. рублей;

юридических лиц - 690 531 500 тыс. рублей;

в 2016 году, всего - 1 458 224 927,99 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 786 135 172,13 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 569 540 987,22 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 9 355 955,86 тыс. рублей;

юридических лиц - 662 733 300 тыс. рублей;

в 2017 году, всего - 1 584 050 666,62 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 899 504 124,7 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 629 790 222,45 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 5 266 941,92 тыс. рублей;

юридических лиц - 679 279 600 тыс. рублей;

в 2018 году, всего - 1 683 851 644,39 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 1 034 874 628,96 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 701 250 677,05 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 4 383 715,43 тыс. рублей;

юридических лиц - 644 593 300 тыс. рублей;

в 2019 году, всего - 1 949 329 491,37 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 1 197 869 399,78 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 781 596 508,98 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 6 083 591,59 тыс. рублей;

юридических лиц - 745 376 500 тыс. рублей;

в 2020 году, всего - 2 218 229 324,46 тыс. рублей, в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 1 388 800 640,82 тыс. рублей, из них из средств Федерального дорожного фонда - 870 153 533,53 тыс. рублей;

консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 3 477 883,64 тыс. рублей;

юридических лиц - 825 950 800 тыс. рублей.

По направлениям расходования средства Программы из федерального бюджета распределяются следующим образом:

капитальные вложения - 4 692 907 968,68 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 17 742 233,85 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 2 624 027 252,28 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:

в 2013 году:

капитальные вложения - 365 650 450,5 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 3 300 872 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 287 832 770 тыс. рублей;

в 2014 году:

капитальные вложения - 378 144 874,5 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 1 258 948,5 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 307 224 881,1 тыс. рублей;

в 2015 году:

капитальные вложения - 383 118 327,6 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 1 154 423,5 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 303 986 009,6 тыс. рублей;

в 2016 году:

капитальные вложения - 466 768 231,45 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 1 693 804,61 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 317 673 136,07 тыс. рублей;

в 2017 году:

капитальные вложения - 567 039 774 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 1 842 727,94 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 330 621 622,76 тыс. рублей;

в 2018 году:

капитальные вложения - 687 624 613,4 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 2 190 490,45 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 345 059 525,12 тыс. рублей;

в 2019 году:

капитальные вложения - 833 697 993,72 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 2 743 575,18 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 361 427 830,88 тыс. рублей;

в 2020 году:

капитальные вложения - 1 010 863 703,5 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 3 557 391,67 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 374 379 545,65 тыс. рублей.

Расходы Программы структурируются по федеральным целевым программам, Комплексной программе и подпрограммам. Средства федерального бюджета, направленные на реализацию мероприятий Программы, включают действующие расходные обязательства в размере 2 031 671 557,3 тыс. рублей (финансирование Программы на 2013 - 2015 годы) и принимаемые расходные обязательства - 5 307 183 966,4 тыс. рублей (финансирование мероприятий Программы на 2016 - 2020 годы).

Объемы финансирования на 2013 - 2015 годы определены в соответствии с параметрами федерального закона "О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов". Прогнозный объем финансирования Программы на период 2016 - 2020 годы в части инвестиционных расходов определен в соответствии с федеральной целевой программой "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект) и федеральной целевой программой "Модернизация единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект), в части текущих расходов с учетом предельных объемов, установленных Минфином России. Средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и средства юридических лиц учитываются в объеме софинансирования мероприятий федеральных целевых программ Программы.

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, а также юридических лиц на реализацию Программы на период 2013 - 2020 годов представлены в Приложениях 6 и 7.

9. Анализ рисков реализации Программы и описание мер управления рисками реализации Программы

Программа представляет собой систему взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам мероприятий и инструментов

государственной политики, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере развития транспортной системы Российской Федерации.

Реализация Программы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач Программы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

изменения конъюнктуры на внутренних и внешних рынках сырья, строительных материалов и техники в размерах, не позволяющих обеспечить выполнение заключенных государственных контрактов в рамках действующего законодательства о закупках для государственных (муниципальных) нужд;

недостаточную гибкость, а также длительность процедур внесения в федеральные целевые программы корректировок, учитывающих изменение объемов финансирования из средств бюджетов и ход реализации, в том числе ускорение, отдельных мероприятий Программы и их этапов;

сокращение бюджетного финансирования, которое прямо влияет на возможность реализации стратегически и социально важных инвестиционных проектов и видов деятельности;

несвоевременное принятие нормативных правовых актов, которые будут сдерживать реализацию проектов развития транспортной инфраструктуры, в первую очередь в части земельных отношений, привлечения частных инвестиций и реализации проектов государственно-частного партнерства, развития конкурентного рынка на всех видах транспорта, включая развитие малого и среднего бизнеса, решения других задач Программы;

неактуальность планирования и запаздывание согласования федеральных целевых программ Программы;

несбалансированное распределение финансовых средств по мероприятиям Программы в соответствии с ожидаемыми конечными результатами Программы.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации Программы система управления реализацией предусматривает следующие меры:

оптимизация распределения конкретных рисков между участниками и исполнителями Программы с учетом их реальных возможностей по управлению соответствующими рисками;

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов программы;

использование на уровне инвестиционных проектов механизмов страхования рисков;

организация контроля результатов по основным направлениям реализации Программы, расширение прав и повышения ответственности исполнителей Программы;

корректировка состава программных мероприятий и показателей с учетом достигнутых результатов и текущих условий реализации программы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям Программы с учетом их особенностей.

Реализация Программы осуществляется в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588. Последовательность решения задач и реализации мероприятий определяется Минтрансом России в рамках процедур управления федеральными целевыми программами, Комплексной программой и подпрограммами Программы.

Мероприятия по управлению реализацией Программы направлены на:

обеспечение текущего управления реализацией Программы;

осуществление аналитического и экспертного сопровождения реализации мероприятий Программы;

внедрение принципов проектного управления мероприятиями Программы, разработку процедур информационной системы поддержки их реализации;

организацию юридического сопровождения процессов управления реализацией Программы, включая заключение и исполнение государственных контрактов, осуществление судебной и внесудебной защиты государственных интересов;

организацию работ по закреплению прав на результаты научно-технической деятельности;

информационное обеспечение реализации мероприятий Программы, подготовку и распространение аналитических материалов о ходе реализации мероприятий Программы, презентационно-имиджевую деятельность, в том числе проведение выставок и форумов.

В целях обеспечения согласованных действий при реализации Программы решением Министерства транспорта Российской Федерации могут создаваться временные координационные органы (рабочие группы) из представителей ответственного исполнителя и исполнителей Программы, высших исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации, научных, экспертных и саморегулируемых организаций.

10. Методика оценки эффективности Программы

Оценка эффективности Программы осуществляется в целях определения фактического вклада результатов государственной Программы в социально-экономическое развитие и обеспечение национальной безопасности Российской Федерации и основана на оценке ее результативности с учетом объема ресурсов, направленных на ее реализацию.

Эффективность выполнения Программы (подпрограммы, федеральной целевой программы, Комплексной программы) оценивается как степень достижения запланированных результатов при условии соблюдения обоснованного объема расходов.

При проведении оценки эффективности раздельно анализируется информация о достижении значений индикаторов (последующий контроль) целей и задач, показателей выполнения подпрограмм, федеральных целевых программ и Комплексной программы (текущий контроль).

Периодичность оценки эффективности выполнения Программы определяется периодичностью сбора информации при проведении мониторинга целевых индикаторов и показателей Программы, но не реже одного раза в год.

Оценка эффективности выполнения Программы проводится для обеспечения ответственного исполнителя информацией о ходе и промежуточных результатах выполнения мероприятий и решения задач

Программы. Результаты оценки эффективности используются для корректировки планов выполнения подпрограмм Программы и плана ее реализации.

Степень достижения запланированного на оцениваемый период значения индикатора (показателя) определяется как соотношение его фактического и планового значения. При этом, если фактическое значение больше планового, степень достижения принимается равной единице.

Если подпрограмма, федеральная целевая программа, Программа оцениваются несколькими показателями, то степень достижения запланированных результатов оценивается интегральным показателем.

Расчет интегрального показателя (СД) определяется как сумма взвешенных по значимости степеней достижения соответствующих показателей по следующей формуле:

$$СД = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^{N} З_i * Д_i,$$

где:

Д - степень достижения запланированного на оцениваемый период значения показателя;

З - значимость показателя;

N - количество показателей;

i - номер показателя.

Если значения интегрального показателя (показателя) равно единице - государственная программа (подпрограмма, федеральная целевая программа) реализуется эффективно.

Если значения интегрального показателя меньше единицы - неэффективно.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

СВЕДЕНИЯ

о показателях (индикаторах) государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", ее подпрограмм, федеральных целевых программ (подпрограмм федеральных целевых программ) и их значениях

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Программа "Развитие транспортной системы"											
	Цель 1. Ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике											
1.	Транспортоемкость валового внутреннего продукта (к 2011 году)	процентов	100	99,5	99,4	99,3	99	98,9	97,7	96,6	95,6	94,7
	Цель 2. Повышение доступности транспортных услуг для населения											
2.	Транспортная подвижность населения (к 2011 году)	процентов	100	106,5	112,2	117,7	123,2	128,9	134,1	139,6	145,3	151,1

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Цель 3. Повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг												
3.	Экспорт транспортных услуг (к 2011 году)	процентов	100	116,9	120,7	132,7	147,1	158	168,4	179,1	192,8	204,5
Цель 4. Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы												
4.	Число происшествий на транспорте (к 2011 году)	процентов	100	99,7	99,5	92,5	85,5	79,6	73,6	68,6	68,6	68,6
Задача 1. Развитие сети автомобильных дорог федерального значения												
5.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения	км	309,6	355,2	451,5	566,2	652,5	734,2	1159,5	1296,7	1199,1	1344,8
Задача 2. Развитие железнодорожных линий												
6.	Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий	км	-	2,8	450,4	-	-	-	-	478	857,4	785,4

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Задача 3. Развитие аэропортовой сети (аэропорты-хабы, внутрироссийские узловые аэропорты и региональные аэропорты)											
7.	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос	единиц	3	1	6	4	3	9	9	19	17	29
	Задача 4. Обеспечение функционирования сети автомобильных дорог федерального значения											
8.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	км	19755	21098	23225	26923	31561	36505	41501	44085	45362	46040

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Задача 5. Организация развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства												
9.	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	км	1307	1355	1474	1673	1811	1850	2205	2609	2857	3108

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
Задача 6. Повышение качественных характеристик внутренних водных путей												
10.	Протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации	тыс. км	4,9	4,9	4,9	4,9	4,9	4	4	4	4	0,7
11.	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворитель-ный уровень безопасности	процентов	21,3	21,3	19,8	18	16,8	14,7	12	12	12	9

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
12.	Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный уровень безопасности	процентов	2,4	2,4	2,1	1,2	1,2	1,2	0,9	0,9	0,9	0
	Задача 7. Формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения											
13.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, предусматривающие федеральное софинансирование	км	552	552	678	735	753	808	852	889	929	1066

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Задача 8. Обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально-значимых маршрутах											
14.	Количество построенных морских судов, работающих на социально значимых маршрутах	единиц	-	-	-	3	3	3	4	5	2	2
15.	Авиационная подвижность населения на региональных и местных авиалиниях (к 2011 году)	процентов	100	146,7	157,5	164,1	172,3	180,9	190,3	199,8	209,7	212,7
16.	Транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте (к 2011 году)	процентов	100	102,9	105,8	107,5	109,7	113	114,9	117,8	120,2	122,8
	Задача 9. Увеличение пропускной способности российских морских портов											
17.	Увеличение производственной мощности российских портов	млн. тонн в год	29,3	38	54	54	55	51	51,7	43,3	25,5	22

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Задача 10. Повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и комплексное развитие крупных транспортных узлов											
18.	Прирост объема транзитных перевозок	млн. тонн в год	2,6	1,1	1,1	1,2	1,2	1,5	1,8	1,8	1,9	2,2
19.	Количество трансферных авиапассажиров на стыковках международных рейсов и международных/ внутренних рейсов	млн. человек	0,856	0,856	1,108	1,425	1,621	2,017	2,445	2,878	2,917	3,079
	Задача 11. Обновление парка транспортных средств, состава морского и речного флота											
20.	Обновление парка локомотивов	единиц	2500	985	828	745	745	713	713	712	712	712
21.	Обновление парка грузовых вагонов	тыс. единиц	56,7	36,2	28,9	31,4	35,5	17,4	17,4	10	10	10

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
22.	Обновление парка пассажирских вагонов	единиц	1833	445	445	700	800	1200	1100	1100	1200	1200
23.	Обновление парка мотор-вагонного подвижного состава	единиц	532	512	512	512	512	512	512	512	512	512
24.	Пополнение транспортного флота (морской транспорт)	дедвейт - тонна	630300	630600	685000	697200	679400	685900	689100	713800	741000	762000
25.	Пополнение транспортного флота (внутренний водный транспорт)	единиц	4	12	12	13	13	11	12	12	10	10
26.	Обновление парка воздушных судов (самолеты)	единиц	133	41	42	45	56	60	62	64	68	71

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Задача 12. Защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера											
27.	Повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности	процентов	41,4	71,3	76,7	-	-	-	-	-	-	-
	Задача 13. Обеспечение безопасности на транспорте											
28.	Число происшествий на воздушном транспорте (к 2011 году)	процентов	100	99	97	95	93,1	91,2	88	85,3	85,3	85,3

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
29.	Число происшествий на водном транспорте (к 2011 году)	процентов	100	99	96,9	95	94	92,1	90,2	89,2	88,2	87,2
30.	Количество дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий	единиц	1,385	1,392	1,388	1,368	1,343	1,312	1,276	1,225	1,19	1,16
	Задача 14. Развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте											
31.	Уровень оснащенности надзорного органа техническими средствами	процентов	45	45	45	53	63	73	78	83	93	95

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Задача 15. Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани											
32.	Объем перевозок материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов	млн. тонн	22,4	28,33	10,83	-	-	-	-	-	-	-
	Подпрограмма 1 "Магистральный железнодорожный транспорт"											
33.	Количество перевезенных пассажиров из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации с учетом мер государственной поддержки	тыс. человек	376	509	349	351	316	285	256	232	209	189

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
34.	Объем перевозок пассажиров в поездах дальнего следования за счет мер государственной поддержки (к 2011 году)	процентов	100	107,2	52,6	54,4	57,7	62,9	62,9	62,9	62,9	62,9
35.	Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом	млн. человек	993	1059,2	1081,8	1105	1143,1	1214,5	1230	1247	1263,4	1280,3
36.	Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле (к 2011 году)	процентов	100	106,3	112,5	125	137,5	175	187,5	200	212,5	225

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
37.	Производительность труда на железнодорожном транспорте (к 2011 году)	процентов	100	107,2	112,2	117,6	123,7	130,7	137,5	144,6	154	163,6
					Подпрограмма 2 "Дорожное хозяйство"							
38.	Доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	процентов	38,68	41,33	45,43	52,63	61,85	71	79,95	83,74	85,07	85,07

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
39.	Количество дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий (к 2011 году)	процентов	100	100,5	100,2	98,8	98,2	94,7	92,1	88,4	85,9	83,8
40.	Количество автотранспортных средств парка автоколонн войскового типа, приобретенных с использованием государственной поддержки	единиц	132	114	114	114	109	104	99	94	90	87

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
41.	Количество инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, применяемых на сети федеральных автомобильных дорог	единиц	85	90	95	100	106	112	119	126	134	142
42.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, на которых при реализации программ строительства (реконструкции),	процентов	13,82	14,55	19,29	22,62	22,83	23,12	23,23	23,55	23,63	23,89

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	капитального ремонта и ремонта объектов предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций машин и механизмов											
	Подпрограмма 3 "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание"											
43.	Количество перевезенных пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки	тыс. человек	3	40	250	250	250	250	250	250	250	250

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
44.	Количество перевезенных пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки	тыс. человек	320,2	434,6	320	320	320	320	320	320	320	320
45.	Количество перевезенных пассажиров на региональных авиалиниях	млн. человек	4,53	6,57	7,02	7,47	7,93	8,38	8,61	9,02	9,51	9,65
46.	Количество воздушных судов, по которым авиакомпаниям предоставляется мера государственной поддержки, и находящихся во владении и	единиц	0	44	50	58	65	73	58	58	58	58

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	пользовании авиакомпаний по договорам лизинга независимо от государства-производителя											
47.	Количество самолето-вылетов из аэропортов расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, охваченных государственной поддержкой	тыс. единиц	24,3	17,3	15,8	15,8	15,8	15,8	15,8	15,8	15,8	15,8
48.	Количество самолето-вылетов из аэропортов, включенных в федеральные казенные предприятия	тыс. единиц	16,8	16,8	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
49.	Число полетов обслуженных аэронавигационной системой (к 2011году)	процентов	100	112,5	119,6	126,8	133,9	142	150	159,8	167,9	176,8
50.	Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	процентов	73	73	75	78	80	84	88	92	96	100
51.	Производительность труда на воздушном транспорте (к 2011 году)	процентов	100	108,3	113,9	120,5	128,1	136,7	145,3	154,3	164,4	174,6
	Подпрограмма 4 "Морской и речной транспорт"											
52.	Уровень технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте	процентов	56	47	48	49	50	51	51,5	51,5	51,5	52

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
53.	Объем перевозок грузов по Северному морскому пути	млн. тонн	3,25	3,3	3,4	4	4,7	24,4	28,8	33,8	39,8	63,7
54.	Уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути	процентов	38,5	38,5	38,5	39	39	39,5	39,5	40	40,5	40,5
55.	Доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой	процентов	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	35,7	36
56.	Производительность труда на водном транспорте (к 2011 году)	процентов	100	98,8	103,7	109,4	116,1	122,6	130	138,6	147,9	157,6

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Подпрограмма 5 "Надзор в сфере транспорта"											
57.	Соотношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений	процентов	83,1	83,4	83,46	83,48	83,5	83,52	83,54	83,58	83,6	83,64
	Подпрограмма 6 "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства"											
58.	Доля внебюджетного финансирования мероприятий подпрограммы	процентов	4,4	6,3	13,4	13,9	37,3	35,83	36	52,7	54,1	57,8
59.	Доля протяженности автомобильных дорог ГК "Автодор" введенных в эксплуатацию в результате строительства (реконструкции)	процентов	-	15,7	16,3	49,7	50,7	50,1	56,8	78,8	78,8	79,8

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	и/или обслуживаемых по комплексным долгосрочным контрактам продолжительностью 4 года и более с частным финансированием											
60.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	процентов	50,3	51,7	55,7	62,2	64,9	66,5	71,7	75,4	82,4	85,5

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
	Подпрограмма 7 "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани"											
61.	Степень готовности Логистического транспортного центра в г. Сочи	процентов	30	60	100	-	-	-	-	-	-	-
62.	Объем перевозок участников и гостей Олимпийских игр 2014 года	млн. человек	-	-	-	1,72	-	-	-	-	-	-
	Подпрограмма 8 Обеспечение реализации Программы											
63.	Внутренние затраты на исследования и разработки в сфере транспорта (к 2011году)	процентов	100	103,4	123,8	137,9	153,5	180,3	208,9	239,6	294,8	342,6
	Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)"											
64.	Транспортная подвижность населения	пассажиров/км	6916,8	7366,3	7761,8	8141,4	8523,9	8912,5	9278	9657,6	10051,4	10448,4

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
65.	Экспорт транспортных услуг	тыс. долларов	$15,2 \times 10^6$	$17,7 \times 10^6$	$18,3 \times 10^6$	$20,1 \times 10^6$	$22,3 \times 10^6$	$23,9 \times 10^6$	$25,5 \times 10^6$	$27,1 \times 10^6$	$29,2 \times 10^6$	31×10^6
66.	Прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в отчетном году	единиц	210	230	250	286	295	295	295	295	295	295
67.	Объем перевалки грузов в российских морских портах	млн. тонн в год	535,4	550	610	675	725	740	780	810	840	879

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
68.	Доля протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности	процентов	7,2	4,7	4,2	3,7	6,4	6,4	6,4	5,5	5,3	5,1
69.	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	процентов	39,3	41,9	46	53,1	62	70,8	79,5	83,2	84,9	85,1

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
70.	Доля протяженности внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации	процентов	75	75	75	75	75	62	62	62	62	14
	Федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект)											
71.	Средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, с начала реализации программы	часов	$8,7 \times 10^4$	$8,9 \times 10^4$	9×10^4	$9,2 \times 10^4$	$9,4 \times 10^4$	$9,6 \times 10^4$	$9,7 \times 10^4$	$9,7 \times 10^4$	$9,75 \times 10^4$	$9,8 \times 10^4$

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
72.	Повышение оправдываемости прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации	процентов	84,7	85,4	86	87	87,5	88,2	88,9	90	90	91
73.	Рост числа полетов обслуженных аэронавигационной системой	единиц	$1,12 \times 10^6$	$1,26 \times 10^6$	$1,34 \times 10^6$	$1,42 \times 10^6$	$1,5 \times 10^6$	$1,59 \times 10^6$	$1,68 \times 10^6$	$1,78 \times 10^6$	$1,88 \times 10^6$	$1,98 \times 10^6$
	Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте											
74.	Уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти для обеспечения безопасности населения на транспорте	процентов	40	60	80	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
75.	Уровень информированности населения о действиях в случае возникновения угрозы совершения акта незаконного вмешательства на транспорте	процентов	30	50	70	-	-	-	-	-	-	-
76.	Уровень информированности населения о действиях в случае возникновения угрозы чрезвычайной ситуации на транспорте	процентов	34	57	80	-	-	-	-	-	-	-
77.	Уровень профессиональной подготовки в области транспортной безопасности	процентов	31,3	46,8	62,4	-	-	-	-	-	-	-

№ п/п	Показатель (индикатор) (наименование)	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
78.	Повышение уровня и качества контроля и надзора в области обеспечения безопасности населения на транспорте	процентов	12,5	49,1	60	-	-	-	-	-	-	-

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

ПЕРЕЧЕНЬ
основных мероприятий государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
Подпрограмма 1 "Магистральный железнодорожный транспорт"							
1.	Основное мероприятие 1.1. Компенсация потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов	Росжелдор	2013 год	2020 год	Повышение доступности перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, в том числе при перевозках в Калининградскую область и обратно	Снижение доступности железнодорожных перевозок для населения	Реализация мероприятия влияет на показатели "Количество перевезенных пассажиров из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации учетом мер государственной поддержки", "Объем перевозок пассажиров в поездах дальнего следования за счет мер государственной поддержки (к 2011 году)", "Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
2.	Основное мероприятие 1.2. Модернизация транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта	Росжелдор	2013 год	2020 год	Строительство объектов железнодорожного транспорта в Московском транспортном узле	Срыв сроков ввода объектов	Реализация мероприятия влияет на показатель "Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле (к 2011 году)", а также на показатели "Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом" и "Транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте (к 2011 году)"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
3.	Основное мероприятие 1.3. Создание условий для реализации Программы в сфере железнодорожного транспорта (Основное мероприятие включает реализацию мер, направленных на выполнение Росжелдором, его территориальными органами и подведомственными учреждениями функций по обеспечению реализации Программы, а также мероприятий по научному обеспечение реализации подпрограммы)	Росжелдор	2013 год	2020 год	Создание условий для реализации Программы в части железнодорожного транспорта на основе обеспечения качественного выполнения государственными служащими функций по управлению мероприятиями	Отсутствие управления Программой в части железнодорож-ного транспорта, невозможность ее реализации	Реализация мероприятия влияет на достижение всех показателей подпрограммы "Магистральный железнодорожный транспорт", включая показатели "Производительность труда на железнодорожном транспорте (к 2011 году)", "Доля протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности", "Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий" и показатели, характеризующие обновление подвижного состава железнодорожного транспорта

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
Подпрограмма 2 "Дорожное хозяйство"							
4.	Основное мероприятие 2.1. Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Росавтодор	2013 год	2020 год	Обеспечение круглогодичного функционирования сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Ухудшение состояния или прекращение функционирования автомобильных дорог общего пользования федерального значения, снижение безопасности дорожного движения	Реализация мероприятия влияет на показатели "Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям", "Количество дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий (к 2011 году)"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
5.	Основное мероприятие 2.2. Обновление парка автоколонн войскового типа	Росавтодор	2013 год	2020 год	Обновление и пополнение автоколонн войскового типа автотранспортными средствами, соответствующими требованиям мобилизационной готовности	Несоответствие парка автоколонн войскового типа современным требованиям, снижение мобилизационной готовности транспортного комплекса	Реализация мероприятия оказывает влияние на показатель "Количество автотранспортных средств парка автоколонн войскового типа, приобретенных с использованием государственной поддержки"
6.	Основное мероприятие 2.3. Создание условий для реализации Программы в сфере дорожного хозяйства (основное мероприятие включает реализацию мер, направленных на выполнение Росавтодором функций по обеспечению реализации Программы)	Росавтодор	2013 год	2020 год	Создание условий для реализации подпрограммы, обеспечение выполнения государственными служащими функций в рамках реализации Программы	Снижение эффективности управления подпрограммой или невозможность ее реализации	Реализация мероприятия влияет на достижение всех показателей подпрограммы "Дорожное хозяйство", включая показатели "Количество инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, применяемых на сети федеральных автомобильных дорог", "Доля протяженности

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
							автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, на которых при реализации программ строительства (реконструкции), капитального ремонта и ремонта объектов предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций машин и механизмов", а так же показателей "Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения", "Прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
							покрытием, в отчетном году", "Строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, предусматривающие федеральное софинансирование"
	Подпрограмма 3 "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание"						
7.	Основное мероприятие 3.1. Содействие повышению доступности воздушных перевозок населению, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок	Росавиация	2013 год	2020 год	Содействие созданию условий для осуществления перевозок пассажиров Дальнего Востока и Калининградской области в европейскую часть страны и обратно. Повышение доступности региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом. Ускорение обновления парка воздушных судов на внутренних авиалиниях.	Уменьшение числа перевозчиков на регулярных линиях из Дальнего Востока и Калининграда. Снижение объема региональных и местных	Реализация мероприятия непосредственно влияет на показатели "Авиационная подвижность населения на региональных и местных авиалиниях", "Количество перевезенных пассажиров на региональных авиалиниях", "Количество перевезённых пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
						перевозок, в том числе в результате выбытия воздушных судов с высоким сроком службы. Создание кризисной ситуации в регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта	и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки", "Количество перевезённых пассажиров - жителей Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки", "Количество воздушных судов, по которым авиакомпаниям предоставляется мера государственной поддержки, и находящихся во владении и пользовании авиакомпаний по договорам лизинга независимо от государства-производителя".

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
8.	Основное мероприятие 3.2. Государственная поддержка авиапредприятий, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях	Росавиация	2013 год	2020 год	Оказание государственной поддержки предприятиям воздушного транспорта, обслуживающим районы Крайнего Севера, для повышения доступности услуг авиационных перевозок для местного населения. Повышение доступности услуг воздушного транспорта, рост объемов перевозок в районах Крайнего Севера. Адекватный размер государственной поддержки для аэропортов, входящих в состав федеральных казенных предприятий, учитывающий развитие материально-технической базы аэропортов, необходимой для предоставления качественных услуг населению, соблюдение высоких норм и стандартов безопасности и обеспечение устойчивого функционирования транспортной системы Российской Федерации	Рост тарифов на услуги аэропортов. Разрушение действующей аэропортовой инфраструктуры районов Крайнего Севера и местностей, приравненных к районам Крайнего Севера, закрытие аэропортов, отсутствие возможности воспользоваться единственным видом транспорта круглогодичного действия, снижение качества жизни населения	Реализация мероприятия непосредственно влияет на показатели "Количество самолето-вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего севера и приравненных к ним местностях, охваченных государственной поддержкой", "Количество самолето-вылетов из аэропортов, включенных в федеральные казенные предприятия"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
9.	Основное мероприятие 3.3. Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково-и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте	Росавиация	2013 год	2020 год	Обеспечение уровня охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов воздушных судов на уровне 100% Повышение уровня материально-технической оснащенности поисково-спасательных подразделений (формирований) Единой системы авиационно-космического поиска и спасания	Невозможность поддержания поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов на требуемом уровне	Реализация мероприятия непосредственно влияет на показатель "Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
10.	Основное мероприятие 3.4. Возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них	Росавиация	2013 год	2020 год	Обеспечение предоставления аэронавигационного обслуживания и услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователям воздушного пространства, освобожденным в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них	Потери в доходах организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание	Реализация мероприятия окажет влияние на показатель "Число полетов обслуженных аэронавигационной системой (к 2011 году)"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
11.	Основное мероприятие 3.5. Создание условий для реализации Программы в сфере гражданской авиации и аэронавигационного обеспечения (основное мероприятие включает реализацию мер, направленных на выполнение Росавиацией, ее территориальными органами и подведомственными учреждениями функций по обеспечению реализации Программы, мероприятия по научному обеспечение реализации подпрограммы, а так же обеспечение функционирования координационного центра Россия-НАТО)	Росавиация	2013 год	2020 год	Создание условий для реализации Программы, обеспечение выполнения государственными служащими функций в рамках реализации Программы в сфере гражданской авиации, обеспечение деятельности территориальных органов, научное обеспечение реализации подпрограммы	Отсутствие управления подпрограммой, невозможность ее реализации	Реализация мероприятия влияет на достижение всех показателей подпрограммы "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание", включая показатели "Производительность труда на воздушном транспорте (к 2011 году)", "Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос", "Обновление парка воздушных судов (самолеты)", "Число происшествий на воздушном транспорте (к 2011 году)", "Авиационная подвижность населения на региональных и местных авиалиниях (к 2011 году)", "Количество трансферных авиапассажиров на стыковках международных рейсов и международных/

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
							внутренних рейсов", "Средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, с начала реализации программы", "Повышение оправдываемости прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации", "Рост числа полетов обслуженных аэронавигационной системой"
	Подпрограмма 4 "Морской и речной транспорт"						
12.	Основное мероприятие 4.1. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства	Росморречфлот	2013 год	2020 год	Повышение уровня готовности спасательных средств и аварийно-спасательных служб на водном транспорте	Невозможность поддержания поискового и аварийно-спасательного обеспечения судоходства на требуемом уровне	Реализация мероприятия оказывает непосредственное влияние на показатель "Уровень технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
13.	Основное мероприятие 4.2. Навигационно - гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Севморпути	Росморречфлот	2013 год	2020 год	Повышение уровня навигационно - гидрографического обеспечения судоходства по Севморпути	Увеличение аварийности на трассах Севморпути	Реализация мероприятия оказывает непосредственное влияние на достижение показателей "Объем перевозок грузов по Северному морскому пути" и "Уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
14.	Основное мероприятие 4.3. Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений	Росморречфлот	2013 год	2020 год	Повышение качественных характеристик внутренних водных путей и безопасности гидротехнических сооружений	Прекращение судоходства по внутренним водным путям	Реализация мероприятия направлена на достижение запланированных значений показателей "Доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой", "Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности", "Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный уровень безопасности"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
15.	Основное мероприятие 4.4. Мероприятия по реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в сфере водного транспорта	Росморречфлот	2013 год	2020 год	Разработка и реализация мер по транспортной безопасности на водном транспорте	Невозможность реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в части вопросов водного транспорта	Реализация мероприятия оказывает влияние на общие показатели транспортной безопасности, а также на показатель "Повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности"
16.	Основное мероприятие 4.5. Создание условий для реализации Программы в сфере морского и речного транспорта (Основное мероприятие включает реализацию мер, направленных на выполнение выполнение Росморречфлотом, его подведомственными	Росморречфлот	2013 год	2020 год	Создание условий для реализации подпрограммы, обеспечение выполнения государственными служащими установленных функций в сфере морского и речного транспорта и научное обеспечение реализации подпрограммы. Мероприятия непосредственно обеспечивают достижение показателей подпрограммы	Приостановление деятельности морского и внутреннего водного транспорта	Реализация мероприятия влияет на достижение всех показателей подпрограммы "Морской и речной транспорт", включая показатели "Производительность труда на водном транспорте (к 2011 году)", "Увеличение производственной мощности российских портов", "Объем перевалки грузов в

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
	учреждениями функций по обеспечению реализации Программы, а также мероприятия по научному обеспечение реализации подпрограммы)						российских морских портах", "Пополнение транспортного флота (морской и внутренний водный транспорт)", "Протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации", "Количество построенных морских судов, работающих на социально значимых маршрутах", "Число происшествий на водном транспорте (к 2011 году)"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
Подпрограмма 5 "Надзор в сфере транспорта"							
17.	Основное мероприятие 5.1. Обеспечение функционирования и развития системы государственного контроля и надзора в сфере транспорта	Ространснадзор	2013 год	2020 год	Повышение эффективности функционирования и развития системы государственного контроля и надзора в сфере транспорта	Увеличение количества нарушений требований, снижение безопасности на транспорте	Мероприятия непосредственно обеспечивают достижение показателя подпрограммы "Соотношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений", "Уровень оснащенности надзорного органа техническими средствами" и существенно влияет на достижение запланированных значений показателей "Число происшествий на транспорте (к 2011 году)"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
Подпрограмма 6 "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства"							
18.	Основное мероприятие 6.1. Организация развития автомобильных дорог Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	Минтранс России	2013 год	2020 год	Реализация Программы деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2015 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р, в части строительства и реконструкции автомобильных дорог	Невозможность реализации Программы деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период	Реализация мероприятия непосредственно влияет на показатели подпрограммы "Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям", "Доля внебюджетного финансирования мероприятий подпрограммы", а также существенно влияет на показатель "Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
19.	Основное мероприятие 6.2. Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	Минтранс России	2013 год	2020 год	Повышение качественных характеристик автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период, увеличение протяженности дорог соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	Невозможность реализации Программы деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2015 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р	Реализация мероприятия непосредственно влияет на показатели подпрограммы "Доля автомобильных дорог Государственной компании "Российские автомобильные дороги" соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям", "Доля протяженности автомобильных дорог ГК "Автодор", введенных в эксплуатацию в результате строительства (реконструкции) и/или обслуживаемых по комплексным долгосрочным контрактам продолжительностью 4 года и более с частным финансированием"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
Подпрограмма 7 "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в городе Казани"							
20.	Основное мероприятие 7.1. Организация транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани	Минтранс России Росжелдор Росморречфлот	2013 год	2015 год	Обеспечение успешного проведения Олимпиады 2014 года посредством оказания транспортных услуг высокого уровня. Развитая транспортно-логистическая система г. Сочи. Выполненный план поставок материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов. Повышение безопасности дорожного движения, пропускной способности улично-дорожной сети г. Сочи, информированности участников движения. Поставка автобусов, приспособленных для людей с ограниченными возможностями в запланированных объемах. Поставка специализированного	Дисквалификация Российской Федерации как страны-организатора, проводящей Олимпийские игры 2014 года и Универсиады 2013 года. Срыв сроков строительства олимпийских объектов. Заторовые ситуации на улично-дорожной сети г. Сочи.	Реализация мероприятия в целом влияет на ход подготовки к Олимпийским играм и качество транспортного обслуживания гостей и участников в период проведения Олимпийских игр. Непосредственные результаты характеризуются показателями "Объем перевозок материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов", "Объем перевозок участников и гостей Олимпийских игр 2014 года", "Степень готовности Логистического транспортного центра в г. Сочи"

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
					транспорта и пассажирского автотранспорта в запланированных объемах. Размещение 981 автобуса, 16 эвакуаторов и 3058 легковых автомобилей в 7 спецавтопарках и организация парковочных мест в количестве 46 шт. на территории отдельной стоянки. Выполненный график перевозок пассажиров в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года. Высокий уровень обеспечения безопасности пассажирских перевозок. Построенное и введенное в эксплуатацию здание Логистического транспортного центра.	Срыв в обеспечении транспортного обслуживания участников и гостей XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 в г. Сочи. Низкий уровень качества и безопасности пассажирских перевозок. Срыв в обеспечении транспортного обслуживания	

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
						участников и гостей XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 в г. Сочи. Сложность дорожной обстановки и невозможность размещения автотранспортных средств для перевозки гостей Олимпиады. Отсутствие возможности размещения технических средств и персонала, задействованного в управлении	

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
						Логистическим транспортным центром.	
	Подпрограмма 8 "Обеспечение реализации Программы"						
21.	Основное мероприятие 8.1. Управление реализацией Программы (Основное мероприятие включает реализацию мер, направленных на выполнение центральным и зарубежным аппаратом Минтранса России, подведомственными учреждениями, АНО "Дирекция Московского транспортного узла" функций по обеспечению реализации Программы, меры по обеспечению участия	Минтранс России	2013 год	2020 год	Создание условий для реализации государственной программы, обеспечение выполнения государственными служащими функций в рамках реализации Программы в части общепрограммных и межотраслевых вопросов, нормативно-правового обеспечения	При отсутствии управления Программой возрастают риски ее реализации, что может привести к несвоевремен-ной и некачественной реализации мероприятий программы, решение задач и значительно повлияет на ее результаты	Реализация мероприятия обеспечивает достижение показателя подпрограммы "Внутренние затраты на исследования и разработки в сфере транспорта (к 2011 году)" а так же существенно влияет на динамику всех индикаторов целей Программы и на показатели "Транспортная подвижность населения", "Экспорт транспортных услуг", "Прирост объема транзитных перевозок", "Уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами

№ п/п	Номер и наименование основного мероприятия	Ответственный исполнитель	Срок		Ожидаемый непосредственный результат (краткое описание)	Последствия нереализации ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Связь с показателями государственной программы (подпрограммы)
			начала реализации	окончания реализации			
	Российской Федерации в деятельности международных организаций в сфере транспорта, а так же мероприятия по научному обеспечение реализации Программы)						исполнительной власти для обеспечения безопасности населения на транспорте", "Уровень информированности населения о действиях в случае возникновения угрозы совершения акта незаконного вмешательства на транспорте", "Уровень информированности населения о действиях в случае возникновения угрозы чрезвычайной ситуации на транспорте", "Уровень профессиональной подготовки в области транспортной безопасности", "Повышение уровня и качества контроля и надзора в области обеспечения безопасности населения на транспорте"

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

Оценка применения мер государственного регулирования в сфере реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

№ п/п	Наименование меры	Показатель применения меры	Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы			Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы
			2013	2014	2015	
Подпрограмма 1 "Магистральный железнодорожный транспорт"						
1.	Установление льгот и преимуществ по тарифам при перевозке пассажиров на железнодорожном транспорте общего пользования	Расходы федерального бюджета, тыс. руб.	15219218	15267818	15267818	В целях повышения доступности транспортных услуг для населения необходимо регулирование тарифов и установление льгот при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах и в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации

№ п/п	Наименование меры	Показатель применения меры	Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы			Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы
			2013	2014	2015	
						Регулирование тарифов и установление льгот позволит в 2013 - 2015 годах перевезти в сообщении из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации 1,02 млн. человек, увеличить количество пассажиров, перевезенных в поездах дальнего следования с учетом государственной поддержки с 52,6% до 57,7% к уровню 2011 года. В соответствии с п. 3 ст. 8 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" потери в доходах владельца инфраструктуры, перевозчика, возникшие в результате установления льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте общего пользования на основании федеральных законов, иных норм правовых актов Российской Федерации, законов субъектов Российской Федерации, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующего уровня бюджетной системы Российской Федерации

№ п/п	Наименование меры	Показатель применения меры	Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы			Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы
			2013	2014	2015	
						Программа предусматривает субсидии организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате регулирования тарифов и установления льгот. Размер расходов федерального бюджета на 2013 - 2015 годы предусмотрен в пределах планируемых бюджетных ассигнований на 2013 и плановый период 2014 и 2015 годов. При формировании проектов федерального бюджета на очередной плановый период объемы расходов могут корректироваться в целях соблюдения требований п. 3 ст. 8 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"
2.	Установление льгот и преимуществ по тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при	Расходы федерального бюджета	25000000	12500000	6250000	Для достижения цели по обеспечению доступности транспортных услуг для населения Программой предусмотрены меры по установлению льгот и преимуществ по тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозки пассажиров в

№ п/п	Наименование меры	Показатель применения меры	Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы			Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы
			2013	2014	2015	
	осуществлении перевозки пассажиров в пригородном сообщении					пригородном сообщении. В соответствии с п. 3 ст. 8 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" Программой предусмотрены субсидии открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Размер расходов федерального бюджета на 2013 - 2015 годы предусмотрен в пределах планируемых бюджетных ассигнований на 2013 и плановый период 2014 и 2015 годов. При формировании проектов федерального бюджета на очередной плановый период объемы расходов могут корректироваться в целях соблюдения требований п. 3 ст. 8 от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"

№ п/п	Наименование меры	Показатель применения меры	Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы			Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы
			2013	2014	2015	
	Подпрограмма 2 "Дорожное хозяйство", Подпрограмма 6 "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства", Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)"					
3.	Формирование Федерального дорожного фонда в размере не менее 254,1 млрд. рублей, скорректированном с учетом прогнозируемого уровня инфляции на очередной финансовый год и плановый период и прогнозируемого объема доходов федерального бюджета, установленных статьей 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации	Дополнительные доходы федерального бюджета	145127206	163829162	172184449	Федеральным законом от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" внесены изменения в Бюджетный кодекс Российской Федерации, предусматривающие создание Федерального дорожного фонда, дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов. В качестве источника формирования Федерального дорожного фонда, кроме базового объема из общих доходов федерального бюджета в размере 254,1 млрд. рублей, рассматриваются акцизы на автомобильное топливо, другие неналоговые источники. Формирование фонда позволит завершить переход на финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения по утвержденным нормативам к 2014 году.

№ п/п	Наименование меры	Показатель применения меры	Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы			Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы
			2013	2014	2015	
						Реализация данной меры позволит к 2020 году устранить ограничения по пропускной способности на 5,8 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, построить и реконструировать 7,8 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, включая строительство 932 км автомагистралей и скоростных дорог Государственной компанией "Российские автомобильные дороги". Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативных требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям составит к 2020 году 48,5 тыс. км
		Подпрограмма 3 "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание"				
4.	Снижение действующих ставок налогов и пошлин, взимаемых при ввозе, в том числе временном, на территорию таможенного союза	Выпадающие доходы федерального бюджета, тыс. руб. на 1 воздушное судно	339618	359316	441581,4	В целях повышения безопасности воздушного транспорта предлагается мера по снижению действующих ставок налогов и пошлин, взимаемых при ввозе, в том числе временном, на территорию таможенного союза иностранных воздушных судов, аналоги которых не производятся на территории Российской

№ п/п	Наименование меры	Показатель применения меры	Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы			Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы
			2013	2014	2015	
	иностранных пассажирских воздушных судов, которые не производятся в России					Федерации. Это позволит обновить парк воздушных судов, количество воздушных судов соответствующих современным требованиям к летной годности, по которым авиакомпаниям предоставляется мера государственной поддержки, составит за период 2013 - 2015 годов 173 единицы. Данное решение должно быть согласовано с планами развития отечественной авиационной промышленности и прогнозом выпуска в серийное производство гражданских самолетов

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

Сведения об основных мерах правового регулирования в сфере реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
		Подпрограмма 1 "Магистральный железнодорожный транспорт"		
1.	Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон "О железнодорожном транспорте Российской Федерации"	Приведение норм Федерального закона в соответствие с требованиями формирования конкурентного рынка в условиях структурной реформы железнодорожного транспорта	Минтранс России	2013 год
2.	Федеральный закон "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"	Направлен на установление гражданско-правовой ответственности граждан за безбилетный проезд	Минтранс России	2013 год

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
		Подпрограмма 2 "Дорожное хозяйство"		
3.	Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления требований к присоединению объектов капитального строительства, предназначенных для торговли или дорожного сервиса, к автомобильным дорогам"	Установление обязательных требований к собственникам объектов сервиса и торговли в части строительства заездов и съездов, исключающих образование автомобильных заторов, при присоединении этих объектов к улично-дорожной сети	Минтранс России	2013 год
4.	Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и иные нормативные правовые акты Российской Федерации"	По результатам обобщения правоприменительной практики Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ	Минтранс России	2013 год

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
	Подпрограмма 3 "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание"			
5.	Федеральный закон "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации"	Реализация стандартов Международной организации гражданской авиации	Минтранс России	2015 год
6.	Федеральный закон "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации", в части введения понятий "аэронавигационная система России" и "аэронавигационное планирование".	Повышение экономической и оборонной эффективности использования воздушного пространства Российской Федерации и создание благоприятных условий для реализации стратегии ИКАО по интеграции аэронавигационной системы России в европейскую и мировую аэронавигационные системы	Минтранс России	2014 год
7.	Федеральный закон "О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.)"	Реализация положений, устанавливающих новые правила международных перевозок	Минтранс России	2013 год

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
8.	Федеральный закон "О присоединении к Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации и Протоколу, дополняющему Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, от 10 сентября 2010 г."	Реализация положений, разработанных ИКАО в отношении новых и возникающих угроз гражданской авиации	Минтранс России	2014 год
	Подпрограмма 4 "Морской и речной транспорт"			
9.	Федеральный закон "О внесении изменений в Федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и некоторые законодательные акты Российской Федерации"	Внесение изменений в Федеральный закон "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", Водный кодекс Российской Федерации, Градостроительный кодекс Российской Федерации, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, Лесной кодекс Российской Федерации, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации и иные законодательные акты в целях совершенствования регулирования деятельности в морских портах и приведения правовых норм к единообразию	Минтранс России	2014 год

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
10.	Федеральный закон "О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации"	Распространение действия Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации на водные объекты, не включенные в перечень федеральных внутренних водных путей, а также создание и содержание судовых ходов субъектов Российской Федерации	Минтранс России	2014 год
	Подпрограмма 6 "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства"			
11.	Акты Правительства Российской Федерации о принятии решений о заключении концессионных соглашений и иных договоров о строительстве или реконструкции и последующем поддержании в надлежащем состоянии автомобильных дорог федерального значения, их участков, конструктивных элементов и дорожных сооружений, а также о размере, условиях и сроках финансирования этих договоров	Принятие решений о заключении концессионных соглашений и иных договоров о предоставлении за счет средств Федерального дорожного фонда финансовых средств концессионерам на оплату обязательств по концессионным соглашениям и иным договорам, предусматривающим строительство или реконструкцию и последующее поддержание в надлежащем состоянии автомобильных дорог федерального значения, их участков, конструктивных элементов и дорожных сооружений (включая разработку конкурсной документации для проведения концессионных конкурсов, разработку	Минтранс России	2013 - 2019 годы

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
		документации по планировке территории в целях размещения автомобильных дорог, инженерные изыскания, разработку проектной документации, проведение необходимых экспертиз и подготовку территории строительства), размере указанных финансовых средств, условиях и сроках финансирования		
		Подпрограмма 8 "Обеспечение реализации Программы"		
12.	Федеральный закон "Об основах организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом по межрегиональным маршрутам и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"	Установление основ государственной политики в области регулирования отношений, в том числе связанных с организацией регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам. Формирование правовых условий, обеспечивающих открытость локальных рынков транспортных услуг, недопущение ограничения или устранения конкуренции. Правовые рамки процедур конкурсного отбора перевозчиков	Минтранс России	2013 год

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
13.	Федеральный закон "О метрополитенах и других видах скоростного внеуличного транспорта"	Законопроект определяет условия перевозок пассажиров и багажа внеуличным транспортом, а также условия предоставления иных услуг пассажирам на объектах инфраструктуры внеуличного транспорта, урегулирует отношения, возникающие между перевозчиками и пассажирами, владельцами инфраструктуры и заказчиками транспортного обслуживания при оказании услуг по перевозке внеуличным транспортом, устанавливает требования к дисциплине работников внеуличного транспорта, труд которых непосредственно связан с движением подвижного состава внеуличного транспорта	Минтранс России	2013 год

№ п/п	Вид нормативно-правового акта	Основные положения нормативно-правового акта	Ответственный исполнитель и соисполнители	Ожидаемые сроки принятия
14.	Федеральный закон "О внесении изменений в федеральный закон "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (в части регулирования отношений, возникающих при осуществлении автотранспортной деятельности в Российской Федерации)	Установление единых требований к осуществлению автотранспортной деятельности. Законопроект закладывает основы для создания новой системы формирования требований к осуществлению различных видов автотранспортной деятельности и их обеспечения, устанавливает полномочия органов государственной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области автомобильного транспорта и автотранспортной деятельности, а также правовые основы деятельности саморегулируемых организаций на автомобильном транспорте	Минтранс России	2013 год

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

ПРОГНОЗ

сводных показателей государственных заданий на оказание государственных услуг (выполнение работ) федеральными государственными учреждениями по государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

Наименование услуги (работ), показателя объема услуги (работ), подпрограммы/ВЦП	Значение показателя объема услуги (работ)			Расходы федерального бюджета на оказание государственной услуги (выполнение работ), тыс. руб.		
	2013 год	2014 год	2015 год	2013 год	2014 год	2015 год
Наименование услуги (работ) и ее содержание	Обязательное подтверждение соответствия продукции, добровольное подтверждение работ и услуг на железнодорожном транспорте					
Показатель объема услуги	количество работ, единиц					
Подпрограмма 1 Магистральный железнодорожный транспорт	1 360	1370	1380	-	-	-

Наименование услуги (работ), показателя объема услуги (работ), подпрограммы/ВЦП	Значение показателя объема услуги (работ)			Расходы федерального бюджета на оказание государственной услуги (выполнение работ), тыс. руб.		
	2013 год	2014 год	2015 год	2013 год	2014 год	2015 год
Основное мероприятие 1.3 Создание условий для реализации подпрограммы "Магистральный железнодорожный транспорт"	1360	1370	1380	-	-	-
Наименование услуги (работ) и ее содержание	Обеспечение оперативной деятельности единой системы авиационно-космического поиска и спасания в целях действий авиационных сил и средств поиска и спасания при проведении поисково-спасательных работ в чрезвычайных ситуациях при авиационных событиях и происшествиях					
Показатель объема услуги	Время дежурства, часов					
Подпрограмма 3 Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание	8760	8760	8760	26167,7	27132,8	27375,1
Основное мероприятие 3.3 Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте	8760	8760	8760	26167,7	27132,8	27375,1

Наименование услуги (работ), показателя объема услуги (работ), подпрограммы/ВЦП	Значение показателя объема услуги (работ)			Расходы федерального бюджета на оказание государственной услуги (выполнение работ), тыс. руб.		
	2013 год	2014 год	2015 год	2013 год	2014 год	2015 год
Наименование услуги и ее содержание	Проведение специальных исследований аварийных объектов авиационной техники и наиболее опасных событий, связанных с расследованием авиационных происшествий и инцидентов					
Показатель объема услуги	Количество заключений по исследованиям, единиц					
Подпрограмма 3 Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание	30	28	26	20212,6	20365,2	20472,2
Основное мероприятие 3.3 Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково-и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте	30	28	26	20212,6	20365,2	20472,2

Наименование услуги (работ), показателя объема услуги (работ), подпрограммы/ВЦП	Значение показателя объема услуги (работ)			Расходы федерального бюджета на оказание государственной услуги (выполнение работ), тыс. руб.		
	2013 год	2014 год	2015 год	2013 год	2014 год	2015 год
Наименование работы и ее содержание	Организация и координация: поиска и спасания людей, судов и объектов терпящих бедствие на море, независимо от их ведомственной и национальной принадлежности в ПСР (поисково-спасательные районы) Российской Федерации; ликвидация розливов нефти с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности, в морских районах под юрисдикцией Российской Федерации; несения готовности аварийно-спасательных сил и средств к поиску и спасанию людей, судов и объектов, терпящих бедствие на море, независимо от их ведомственной и национальной принадлежности в ПСР Российской Федерации и ликвидации розливов нефти с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности, в морских районах под юрисдикцией Российской Федерации					
Показатель объема работы	Количество организованных и проведенных учений по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, и ликвидации розливов нефти, единиц					
Подпрограмма 4 Морской и внутренний водный транспорт	23	23	23	441896,4	445797,8	446107,3
Основное мероприятие 4.1 Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства	23	23	23	441896,4	445797,8	446107,3

Наименование услуги (работ), показателя объема услуги (работ), подпрограммы/ВЦП	Значение показателя объема услуги (работ)			Расходы федерального бюджета на оказание государственной услуги (выполнение работ), тыс. руб.		
	2013 год	2014 год	2015 год	2013 год	2014 год	2015 год
Наименование работы и ее содержание	Содержание внутренних водных путей и обеспечение безопасности судоходства					
Показатель объема работы	Эксплуатируемые внутренние водные пути (ВВП) с гарантированными габаритами судовых ходов, км					
Подпрограмма 4 Морской и внутренний водный транспорт	46606,4	46606,4	46606,4	5374048,8	5569598,8	5642949,8
Основное мероприятие 4.3 Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений	46606,4	46606,4	46606,4	5374048,8	5569598,8	5642949,8
Наименование работы и ее содержание	Содержание судоходных гидротехнических сооружений и связанных с ними инфраструктурных объектов с целью обеспечения судоходства					
Показатель объема работы	Количество комплексов судоходных гидротехнических сооружений бассейна, единиц					
Подпрограмма 4 Морской и внутренний водный транспорт	10	10	10	6610951,3	6644833,3	6639083,5

Наименование услуги (работ), показателя объема услуги (работ), подпрограммы/ВЦП	Значение показателя объема услуги (работ)			Расходы федерального бюджета на оказание государственной услуги (выполнение работ), тыс. руб.		
	2013 год	2014 год	2015 год	2013 год	2014 год	2015 год
Основное мероприятие 4.3 Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений	10	10	10	6610951,3	6644833,3	6639083,5

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

Ресурсное обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" за счет средств федерального бюджета (тыс. руб.)

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Государственная программа		всего					656784092,5	686628704,1	688258760,7	786135172,13	899504124,7
		Минтранс России	103				122669712,7	136614811,1	134616260,4	148638651,38	173071252,07
		Росавтодор	108				349867363	398747057,6	403290547,9	446705968,62	502969761,08
		Рсжелдор	109				54661088,4	40371067,6	43582014,5	67012592,39	87725696,9
		Росавиация	107				51057275,3	46499505,4	45112401,1	52902813,89	58726782,3
		Росморречфлот	110				59937009,7	55142914,5	52307150,8	58839263,45	64568488,45
		Ространснадзор	106				4101043,4	3814847,9	3831383,5	4453682,39	4729943,81
		Росгидромет	169				1197100	1238500	1319002,5	1582200	1712200
		Минфин России	092				13293500	4200000	4200000	6000000	6000000
Подпрограмма 1	Магистральный железнодорожный транспорт	всего					42556158,4	37300567,1	39531931,5	33307418,09	33321332,43
		Минтранс России	103								
		Росжелдор	109								

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Основное мероприятие 1.1	Компенсация потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов	Росжелдор					40219218	27767818	21517818	15267818	15267818
			109	0408	3050104	810	39800518	27300518	21050518	14800518	14800518
			109	0408	3050101	810	418700	467300	467300	467300	467300
Основное мероприятие 1.2	Модернизация транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта	Росжелдор	109				1944717	9160346,2	17638400	17638400	17638400
			109	0408	3400212	450	1944717	9160346,2	17638400	17638400	17638400
Основное мероприятие 1.3	Создание условий для реализации Программы в сфере железнодорожного транспорта	Росжелдор					392223,4	372402,9	375713,5	401200,09	415114,43
			109	0408	0010400	121	68358,2	71139,7	71139,7	79392,3	83262
			109	0408	0010400	122	7450	7700	7962,5	7962,5	7962,5
			109	0408	0010400	242	17436,3	16610,6	17016,1	17433,4	17862,2
			109	0408	0010400	243	19138,1	0	0	0	0
			109	0408	0010400	244	56985	58212	59472,5	60784,7	62133,1
			109	0408	0010400	851	2760	2760	2760	2760	2760
			109	0408	0010400	852	361,8	361,8	361,8	361,8	361,8
			109	0408	0010800	244	38,4	38,4	38,4	38,4	38,4
			109	0408	0011500	121	113639,1	118263,2	118263,2	131982,4	138415,4
			109	0408	0011500	122	9900	9900	9900	9900	9900
			109	0408	0011500	242	14222	12122	12422	12671,9	12928,7

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
			109	0408	0011500	244	49206,7	42492,4	43530,2	44316,1	45123,6
			109	0408	0011500	851	1500	1500	1500	1500	1500
			109	0408	0011500	852	136,7	136,7	136,7	136,7	136,7
			109	0408	0939900	851	2000	2000	2000	2000	2000
			109	0408	0939900	852	95	95	95	95	95
			109	0408	0939900	111	13887,5	14450,9	14450,9	15158,99	15886,63
			109	0408	0939900	242	1927,6	1750,6	1819,3	1835	1851,1
			109	0408	0939900	244	1778,6	1467,2	1442,8	1468,5	1494,9
			109	0411	0010400	241	11402,4	11402,4	11402,4	11402,4	11402,4
Подпрограмма 2	Дорожное хозяйство	всего					174583865,3	211132478,1	224586809	243842816,2	255005684,3
		Минтранс России	103								
		Росавтодор	108								
Основное мероприятие 2.1	Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Росавтодор					174287230,9	210823016,4	224283990,6	243520571,4	254673982,7
			108	0409	3150101	111	2895849,9	3015849,8	3019437,3	3019437,3	3019437,3
			108	0409	3150101	112	99466,4	100766,4	101866,4	101866,4	101866,4
			108	0409	3150101	242	120881,2	120896,2	122906,9	122906,9	122906,9
			108	0409	3150101	244	648089,9	655925,1	663142,2	663142,2	663142,2
			108	0409	3150101	852	21541,8	19870,8	19870,8	19870,8	19870,8
			108	0409	3150102	243	64284455,1	80200000	85170000	121085682,28	124062877,7
			108	0409	3150102	244	106102787,6	126596049,1	135073108	118394006,52	126570222,4
			108	0409	3150101	831	1500	1000	1000	1000	1000
			108	0409	3150101	851	112659	112659	112659	112659	112659

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Основное мероприятие 2.2	Обновление парка автоколонн войскового типа	Росавтодор	108	0408	3170101	810	55000	55000	55000	55000	55000
Основное мероприятие 2.3	Создание условий для реализации Программы в сфере дорожного хозяйства	Росавтодор					241634,4	254461,7	247818,4	267244,8	276701,6
			108	0408	0010400	121	155759	162096,9	162096,9	180901	189718,3
			108	0408	0010400	122	9938,7	10285,8	10650,3	10650,3	10650,3
			108	0408	0010400	242	4986,5	5200,8	5425,8	5657,4	5895,4
			108	0408	0010400	244	33096,7	39024,7	31791,9	32182,6	32584,1
			108	0408	0010400	852	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5
			108	0408	0010800	244	19	19	19	19	19
			108	0409	3150302	244	33642,4	33642,4	33642,4	33642,4	33642,4
			108	0408	0010400	851	4094,6	4094,6	4094,6	4094,6	4094,6
Подпрограмма 3	Гражданская авиация и аэронавигационное обеспечение	всего					17298997,8	19583997,9	17996224,7	18623909,64	18649736,67
		Минтранс России	103								
		Минфин России	092								
		Росавиация	107								

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Основное мероприятие 3.1	Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок	Росавиация					10310324,1	11371767	11363620,3	12221944,3	12137755,6
			107	0408	3000205	810	3550000	3550000	3550000	2900000	2900000
			107	0408	3000209	810	493877,1	492673,8	491544,3	291544,3	291544,3
			107	0408	3000204	810	2150000	2400000	2400000	2400000[1]	2400000[1]
			107	0408	3000210	810	100447	98693,2	96676	0	0
			107	0408	3000207	810	185600	0	0	0	0
			107	0408	3000203	810	630400	630400	630400	630400	546211,3
		Минфин России	092	0408	3000500	870	3200000	4200000	4200000	6000000	6000000
Основное мероприятие 3.2	Государственная поддержка авиапредприятий, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях	Росавиация					3041000	3046000	3046000	2646000	2646000
			107	0408	3000201	810	89500	89500	69500	69500	69500
			107	0408	3000208	810	2951500	2956500	2976500	2576500	2576500
Основное мероприятие 3.3	Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных	Росавиация					1139378,6	1175815,3	1180580,6	1224392,14	1269412,57
			107	0408	3000101	111	757976,7	788819,2	788819,2	827471,34	867189,97
			107	0408	3000101	112	27972,5	28056,3	26138,4	26138,4	26138,4
			107	0408	3000101	242	32699,8	31769,8	40606,7	41160,2	41729
			107	0408	3000101	244	264356,4	269831,7	267435,7	270871,2	274401,5

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
	поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте		107	0408	3000101	611	26167,7	27132,8	27375,1	28545,5	29748,2
			107	0408	3000101	852	1401,8	1401,8	1401,8	1401,8	1401,8
			107	0408	3000104	810	24000	24000	24000	24000	24000
			107	0408	3000101	851	4803,7	4803,7	4803,7	4803,7	4803,7
Основное мероприятие 3.4	Возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от оплаты за них	Росавиация					601640,8	782081,7	782081,7	782081,7	782081,7
			107	0408	3000103	810	406872,9	405113,8	405113,8	405113,8	405113,8
			107	0408	3000206	810	194767,9	376967,9	376967,9	376967,9	376967,9
Основное мероприятие 3.5	Создание условий для реализации Программы в сфере гражданской авиации и	Росавиация					2206654,3	3208333,9	1618942,1	1749491,5	1814486,8
			107	0408	0010400	121	299535,2	309503,4	309503,4	345407,5	362243
			107	0408	0010400	122	33802,7	30802,7	31680,7	31680,7	31680,7
			107	0408	0010400	242	57349,7	57349,7	57475 1	58349,7	59248,5

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
	аэронавигационного обеспечения		107	0408	0010400	244	91740	88992,1	90269,6	92612,6	95020,3
			107	0408	0010400	851	4239,1	4239,1	4239,1	4239,1	4239,1
			107	0408	0010400	852	100	100	100	100	100
			107	0408	0010800	244	108,8	108,8	108,8	108,8	108,8
			107	0408	0011500	121	736324,3	757536,9	757536,9	845415,4	886621,7
			107	0408	0011500	122	74680,8	74180,4	78884,5	78884,5	78884,5
			107	0408	0011500	242	40923,6	36459,1	38296,8	39169,1	40065,5
			107	0408	0011500	244	121587,9	124916,6	126605	128375,6	130195
			107	0408	0011500	851	2090,4	2090,4	2090,4	2090,4	2090,4
			107	0408	0011500	852	938,1	942,6	932,8	932,8	932,8
			107	0411	0010400	241	34284,9	34284,9	34284,9	34284,9	34284,9
			107	0408	5051002	112	11008,3	9045,8	9045,8	9045,8	9045,8
			107	0408	5051002	122	5155	5155	5155	5155	5155
			107	0408	3009900	621	20212,6	20365,2	20472,2	21378,4	22309,6
			107	0408	3000202	810	50502,1	52261,2	52261,2	52261,2	52261,2
			107	0408	1020201	422	622070,8	1600000	0	0	0
Подпрограмма 4	Морской и речной транспорт	всего					15699651,5	15905840,9	15974000,7	16429985,17	16988320,27
		Минтранс России	103								
		Росморречфлот	110								
Основное мероприятие 4.1	Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства	Росморречфлот					583863,1	587764,5	588074	589808,8	591591,4
			110	0408	3010202	810	141966,7	141966,7	141966,7	141966,7	141966,7
			110	0408	3010201	611	441896,4	445797,8	446107,3	447842,1	449624,7

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Основное мероприятие 4.2	Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Севморпути	Росморречфлот	110	0408	3010303	810	490817,5	490817,5	490817,5	490817,5	490817,5
Основное мероприятие 4.3	Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений	Росморречфлот					14383212,1	14581027,9	14648878,2	15087508,5	15635585,27
			110	0408	3010301	810	1331871,3	1327976,3	1327976,3	1327976,3	1327976,3
			110	0408	3010302	810	896965,3	896965,3	896965,3	896965,3	896965,3
			110	0408	3010101	611	11985000,1	12214432,1	12282033,3	12717890,86	13263118,35
			110	0408	3010101	111	50906,3	52915,1	52915,1	55507,94	58172,32
			110	0408	3010101	112	425,3	425,3	425,3	425,3	425,3
			110	0408	3010101	242	1140	1140	1200	1200	1200
			110	0408	3010101	244	113373,1	83643,1	83832,2	84012,1	84197
			110	0408	3010101	851	3530,7	3530,7	3530,7	3530,7	3530,7
Основное мероприятие 4.4	Обеспечение реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в сфере водного транспорта	Росморречфлот	110	0408	3010304	612	26944,5	26944,5	26944,5	26944,5	26944,5

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Основное мероприятие 4.5	Создание условий для реализации Программы в сфере морского и речного транспорта	Росморречфлот					214814,3	219286,5	219286,5	234905,87	243381,6
			110	0408	0010400	121	112302,6	116872,2	116872,2	130430	136787,3
			110	0408	0010400	122	19518,9	19518,9	19518,9	19518,9	19518,9
			110	0408	0010400	242	14389,3	14775,8	14775,8	15069,8	15371,9
			110	0408	0010400	244	36201,4	34718,8	34718,8	35458,7	36219
			110	0408	0010800	244	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
			110	0408	0010400	851	837,2	837,2	837,2	837,2	837,2
			110	0411	0010400	241	11586	11586	11586	11586	11586
			110	0408	3019900	611	19974,2	20972,9	20972,9	22000,57	23056,6
Подпрограмма 5	Надзор в сфере транспорта	всего					3549143,4	3614847,9	3631383,5	3953682,39	4109943,81
		Минтранс России	103								
		Ространснадзор	106								
Основное мероприятие 5.1	Обеспечение функционирования и развития системы государственного контроля и надзора в сфере транспорта	Ространснадзор					3549143,4	3614847,9	3631383,5	3953682,39	4109943,81
			106	0408	0011500	121	2437243,5	2525441,3	2525441,3	2818406,82	2955778,62
			106	0408	0011500	122	166753,6	166858,9	166858,9	166858,9	166858,9
			106	0408	0011500	242	69380,1	70720,1	72006,1	73329,4	74689,2
			106	0408	0011500	244	520835,1	508844,9	522074,4	527831,2	533746,9
			106	0408	0011500	852	8942,6	8942,6	8942,6	8942,6	8942,6
			106	0408	0011500	851	27346,7	27346,7	27346,7	27346,7	27346,7
			106	0408	0010400	121	167883,4	173628,9	173628,9	193770,9	203215,5
			106	0408	0010400	122	14000	16135	16500	16500	16500

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
			106	0408	0010400	242	15335,9	26626,8	27021,3	27427,2	27844,3
			106	0408	0010400	244	33977,1	39700,2	40886	41744,6	42626,9
			106	0408	0010400	851	3000	3000	3000	3000	3000
			106	0408	0010400	852	30	30	30	30	30
			106	0408	0010800	244	563,6	563,6	563,6	563,6	563,6
			106	0408	3150301	111	15385,6	16011,7	16011,7	16796,27	17602,49
			106	0408	3150301	112	215	215	215	215	215
			106	0408	3150301	242	6310,3	6341,3	6416,1	6472,9	6531,3
			106	0408	3150301	244	2420,1	2420,1	2420,1	2425,5	2431
			106	0408	5051002	122	11736,4	11736,4	11736,4	11736,4	11736,4
			106	0408	3150301	852	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
			106	0408	3150301	851	55	55	55	55	55
			106	0409	3150303	244	37500	0	0	0	0
			106	0411	0010400	241	10222,9	10222,9	10222,9	10222,9	10222,9
Подпрограмма 6	Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства	всего					13623276,4	19958576,4	15277500	16086600	17191500
		Минтранс России	103								
			103				13623276,4	19958576,4	15277500	16086600	17191500

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Основное мероприятие 6.1	Организация развития автомобильных дорог Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	Минтранс России	103	0409	0990701	821	1703342	1486916,2	1636120	1639200	1891700
Основное мероприятие 6.2	Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	Минтранс России	103	0409	0990702	822	11919934,4	18471660,2	13641380	14447400	15299800
Подпрограмма 7	Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани	всего Минтранс России Росжелдор Росморречфлот	 103 109 110				4600126,2	4501881,5	740359,3	0	0

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Основное мероприятие 7.1	Организация транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани						4600126,2	4501881,5	740359,3	0	0
		Минтранс России	103	0408	5500102	521	212219,5	0	0	0	0
		Минтранс России	103	0408	5500302	630	3858041,4	3808992,2	740359,3	0	0
		Росморречфлот	110	0408	3010500	810	438954,6	0	0	0	0
		Росморречфлот	110	0408	5501300	810	90910,7	692889,3	0	0	0
Подпрограмма 8	Обеспечение реализации Программы	всего					4760438	2677876,2	1175229,9	1237938,52	1283593,82
		Минтранс России	103								
Основное мероприятие 8.1	Управление реализацией Программы	Минтранс России	103				4760438	2677876,2	1175229,9	1237938,52	1283593,82
			103	0408	0010400	121	431066,9	448607,2	448607,2	500648,2	525050,26
			103	0408	0010400	122	58154,5	60462,8	59666,2	59666,2	59666,2
			103	0408	0010400	242	71972,7	63917,5	61792,8	62940,8	66111,2
			103	0408	0010400	244	149223,8	152399,4	148638,2	152488,2	164745,36

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
			103	0408	0010800	244	31,7	31,7	31,7	31,7	31,7
			103	0408	0013100	121	26747,5	27222,7	27770,3	29131,04	30529,33
			103	0408	0013100	122	865,1	881,1	899,8	899,8	899,8
			103	0408	0013100	242	1302,4	1329,9	1354,7	1389,2	1424,6
			103	0408	0013100	244	13559,5	13889,7	13874,3	13976,9	14082
			103	0408	0010400	851	23065,3	23065,3	23065,3	23065,3	23065,3
			103	0108	0300600	862	107477,3	109467,6	111789,6	111789,6	111789,6
			103	0411	0010400	241	77289,2	79289,2	79289,2	79289,2	79289,2
			103	0411	3610303	241	2099000	0	0	0	0
			103	0408	0924000	630	30000	30000	30000	30000	30000
			103	0408	3010400	880	30000	30000	30000	30000	30000
			103	0408		630	30000	30000	30000	30000	30000
			103	0408	3300900	521	1500000	1500000	0	0	0
			103	0408	3179900	611	110682,1	107312,1	108450,6	112622,38	116909,27
		всего					13321710	0	0	0	0
	Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте	Минфин России	092	0408	0922700	870	10093500	0	0	0	0
		Минтранс России					1195150	0	0	0	0
			103	0408	3060500	242	849250	0	0	0	0
			103	0408	0010400	244	89000	0	0	0	0
			103	0408	0010400	242	210000	0	0	0	0
			103	0411	0010400	241	46900	0	0	0	0
		Ространснадзор	106	0408	0010400	242	483900	0	0	0	0

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
		Росжелдор	109	0408	3060300	521	1 244 060	0	0	0	0
		Росавиация	107	0408	3060600	810	305 100	0	0	0	0
ФЦП 1	Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект)	Минтранс России	103		1810000		364464925,5	369809030,6	367062144,7	447144822,11	545516713,4
		Минтранс России в т.ч.:	103				99020587,4	110169366,3	117423171,2	131314112,86	154596158,25
		РЭТУ					11973756,9	11592614	12245338,8	22653876,78	41909672,04[2]
			103	0408	1810199	411	11696012,9	11300689	12035233,8		
			103	0411	1810199	241	277744	291925	210105		
		Общепрограммные расходы					942053,7	1310466,8	954832,4	1623215,08	2759465,64
			103	0408	1810799	111	91139,9	87074	90599,8		
			103	0408	1810799	112	5066,5	3162,5	2786,2		
			103	0408	1810799	242	173102,6	632114,8	672224,6		
			103	0408	1810799	244	60726,4	58403	62488,8		
			103	0408	1810799	411	501000	353500	0		
			103	0408	1810799	851	1200	400	400		
			103	0408	1810799	852	270,7	270,7	270		
			103	0411	1810799	241	109547,6	175541,8	126063		

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
		Автомобильные дороги	**103**	**0409**	**1810399**	**823**	**86104776,8**	**97266285,5**	**104223000**	**107037021**	**109927020,57**
		Росжелдор	**109**				**10860870**	**3070500,5**	**4050083**	**33705174,3[3]**	**54404364,47[3]**
			109	**0408**	**1810299**	**422**	**10860870**	**3070500,5**	**4050083**		
		Росавтодор	**108**				**175283497,7**	**187614579,5**	**178703738,9**	**202863152,42**	**247964076,78**
			108	**0409**	**1810398**	**411**	**5355080,9**	**0**	**0**		
			108	**0409**	**1810399**	**522**	**18897730**	**11152250**	**10842800**		
			108	**0409**	**1810399**	**411**	**146639286,8**	**171917230,5**	**163745538,9**		
			108	0409	1810399	241	505000	522675	541100		
			108	0409	1810399	242	553500	674573,5	660600		
			108	0409	1810399	244	3324900	3339850,5	2466100		
			108	0409	1810399	852	8000	8000	13000		
			108	0409	1810399	831	0	0	434600		
		Росморречфлот	110				43707492,9	38544184,3	36333150,1	42409278,28	47580168,18
		в т.ч.:									
		Морской транспорт					33757968,4	29035463,4	26206269,8	26206269,8	24895956,31
			110	0408	1810498	422	2839800	0	0		
			110	0408	1810499	111	64936,4	67239,6	71960,5		
			110	0408	1810499	112	300	300	300		
			110	0408	1810499	244	13745,7	14262,5	15051		
			110	0408	1810499	242	3030	3111,8	3195,5		
			110	0408	1810499	851	222	222	222		

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
			110	0408	1810499	852	78	78	78		
			110	0408	1810499	413	951000	600000	600000		
			110	0408	1810499	411	2621140	3955579,1	4519600		
			110	0408	1810499	422	26138446,3	23280716	20252218,9		
			110	0411	1810499	241	25270	26154,4	27943,9		
			110	0706	1810499	413	1100000	1087800	715700		
		Внутренний водный транспорт					9949524,5	9508720,9	10126880,3	16203008,48	22684211,87
			110	0408	1810599	413	7758999,5	6662238	7786010,5		
			110	0408	1810599	411	732700	1172034	791621,9		
			110	0408	1810599	422	1431700	1647409,5	1520358,4		
			110	0411	1810599	241	26125	27039,4	28889,5		
		Росавиация	107				35524477,5	30210400	30352001,5	36353104,25	40351945,72
			107	0408	1810699	422	30897577,5	22981253,8	23058501,5		
			107	0408	1810699	421	245600	100000	903900		
			107	0408	1810699	413	59600	581400	535700		
			107	0706	1810699	413	2271700	1863946,2	4220400		
			107	0706	1810699	442	1950000	3930000	888000		
			107	0706	1810699	522	0	700000	745500		
			107	0408	1810699	244	100000	53800	0		
		Ространснадзор	106	0408	1810698	411	68000	200000	200000	500000	620000

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы				
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
ФЦП 2	Федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект)	Минтранс России	103		1007600		2325800	143607,5	2283177,4	5508000	7437300
		Росавиация	107				1128700	905107,5	964174,9	3925800[4]	5725100[4]
			107	0408	1007699	422	838524,2	720850	765948,9		
			107	0408	1007699	413	120000	115430	124689,3		
			107	0408	1007698	422	103675,8	0	0		
			107	0411	1007699	241	66500	68827,5	73536,7		
		Росгидромет	169				1197100	1238500	1319002,5	1582200	1712200
			169	0408	1007699	413	1197100	1238500	1319002,5		
			169	0411	1007699	241	0	0	0		

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Государственная программа		всего					1034874628,96	1197869399,78	1388803640,82	7338855523,7
		Минтранс России	103				198098816,44	231966037,6	280722226,72	1426397768,41
		Росавтодор	108				570250018,67	647411436,96	731561879,63	4050804033,46
		Рсжелдор	109				118206960	161081633,83	212787393,06	785428446,68
		Росавиация	107				63920538,9	69079404,13	76578797,66	463872578,77
		Росморречфлот	110				71568990,24	75044371,25	73143160,86	510551349,25
		Ространснадзор	106				5048604,71	5404816,01	5828715,09	37213036,83
		Росгидромет	169				1780700	1886700	2178467,8	12894870,3
		Минфин России	092				6000000	6000000	6000000	51693500
Подпрограмма 1	Магистральный железнодорожный транспорт	всего					33336151,43	33351066,93	33365788,53	286070414,41
		Минтранс России	103							
		Росжелдор	109							
Основное мероприятие 1.1	Компенсация потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов	Росжелдор					15267818	15267818	15267818	165843944
			109	0408	3050102	810	14800518	14800518	14800518	162154144
			109	0408	3050101	810	467300	467300	467300	3689800

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 1.2	Модернизация транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта	Росжелдор	109 109	 0408	 3400212	 450	17638400 17638400	17638400 17638400	17638400 17638400	116935463,2 116935463,2
Основное мероприятие 1.3	Создание условий для реализации Программы в сфере железнодорожного транспорта	Росжелдор					429933,43	444848,93	459570,53	3291007,21
			109	0408	0010400	121	88889,53	93481,26	98034,52	653697,21
			109	0408	0010400	122	7962,5	7962,5	7962,5	62925
			109	0408	0010400	242	18302,2	18733,5	19163,3	142557,6
			109	0408	0010400	243	0	0	0	19138,1
			109	0408	0010400	244	63516,8	64873	66224,5	492201,6
			109	0408	0010400	851	2760	2760	2760	22080
			109	0408	0010400	852	361,8	361,8	361,8	2894,4
			109	0408	0010800	244	38,4	38,4	38,4	307,2
			109	0408	0011500	121	143900,7	150591,9	157140,2	1072196,1
			109	0408	0011500	122	9900	9900	9900	79200
			109	0408	0011500	242	13192,2	13450,5	13707,9	104717,2
			109	0408	0011500	244	45952,3	46764,5	47573,9	364959,7
			109	0408	0011500	851	1500	1500	1500	12000
			109	0408	0011500	852	136,7	136,7	136,7	1093,6
			109	0408	0939900	851	2000	2000	2000	16000
			109	0408	0939900	852	95	95	95	760
			109	0408	0939900	111	16633,3	17365,17	18094,51	125927,9

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
			109	0408	0939900	242	1867,6	1883,8	1899,9	14834,9
			109	0408	0939900	244	1522	1548,5	1575	12297,5
			109	0411	0010400	241	11402,4	11402,4	11402,4	91219,2
Подпрограмма 2	Дорожное хозяйство	всего					267595660,1	282840578,8	296516031,2	1956103923
		Минтранс России	103							
		Росавтодор	108							
Основное мероприятие 2.1	Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения	Росавтодор					267254244,9	282489332,3	296155100,8	1953487470
			108	0409	3150101	111	3141322	3305324,63	3444148,26	24860806,49
			108	0409	3150101	112	101866,4	101866,4	101866,4	811431,2
			108	0409	3150101	242	122906,9	122906,9	122906,9	979218,8
			108	0409	3150101	244	663142,2	663142,2	663142,2	5282868,2
			108	0409	3150101	852	19870,8	19870,8	19870,8	160637,4
			108	0409	3150102	243	128056071,03	136710590,38	144296552,43	883866228,92
			108	0409	3150102	244	135035406,57	141451971,99	147392954,81	1036616506,99
			108	0409	3150101	831	1000	1000	1000	8500
			108	0409	3150101	851	112659	112659	112659	901272
Основное мероприятие 2.2	Обновление парка автоколонн войскового типа	Росавтодор	108	0408	3170101	810	55000	55000	55000	440000

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 2.3	Создание условий для реализации Программы в сфере дорожного хозяйства	Росавтодор					286415,2	296246,5	305930,4	2176453
			108	0408	0010400	121	198775,7	207963,9	217006,9	1474318,6
			108	0408	0010400	122	10650,3	10650,3	10650,3	84126,3
			108	0408	0010400	242	6139,6	6378,9	6617,4	46301,8
			108	0408	0010400	244	32996,1	33399,9	33802,3	268878,3
			108	0408	0010400	852	97,5	97,5	97,5	780
			108	0408	0010800	244	19	19	19	152
			108	0409	3150302	244	33642,4	33642,4	33642,4	269139,2
			108	0408	0010400	851	4094,6	4094,6	4094,6	32756,8
Подпрограмма 3	Гражданская авиация и аэронавигационное обеспечение	всего					18673198,6	18701749,81	18721892,51	148249707,63
		Минтранс России	103							
		Минфин России	092							
		Росавиация	107							
Основное мероприятие 3.1	Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок	Росавиация					12048261,3	11964052,9	1187256,3	93295301,8
			107	0408	3000205	810	2900000	2900000	2900000	25150000
			107	0408	3000209	810	291544,3	291544,3	291544,3	2935816,7
			107	0408	3000204	810	2400000[1]	2400000[1]	2400000[1]	18950000[1]
			107	0408	3000210	810	0	0	0	295816,2
			107	0408	3000207	810	0	0	0	185600
			107	0408	3000203	810	456717	372508,6	281032	4178068,9
		Минфин России	092	0408	3000500	870	6000000	6000000	6000000	41600000

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (*подпрограммы* федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, *заказчик*-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз *Пр*	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 3.2	Государственная поддержка авиапредприятий, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях	Росавиация					2646000	2646000	2646000	22363000
			107	0408	3000201	810	69500	69500	69500	596000
			107	0408	3000208	810	2576500	2576500	2576500	21767000
Основное мероприятие 3.3	Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково-и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте	Росавиация					1315611,1	1360893,41	1406015,11	10072098,83
			107	0408	3000101	111	907947,9	947897,61	987709,31	6873831,23
			107	0408	3000101	112	26138,4	26138,4	26138,4	212859,2
			107	0408	3000101	242	42312,7	42884,8	43454,9	316617,9
			107	0408	3000101	244	278024,2	281575	285109,4	2191605,1
			107	0408	3000101	611	30982,4	32192,1	33397,6	235541,4
			107	0408	3000101	852	1401,8	1401,8	1401,8	11214,4
			107	0408	3000104	810	24000	24000	24000	192000
			107	*0408*	*3000101*	*851*	*4803,7*	*4803,7*	*4803,7*	*38429,6*

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 3.4	Возмещение расходов за аэронавигационное обслуживание и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от оплаты за них	Росавиация					782081,7	782081,7	782081,7	6076212,7
			107	0408	3000103	810	405113,8	405113,8	405113,8	3242669,5
			107	0408	3000206	810	376967,9	376967,9	376967,9	2833543,2
Основное мероприятие 3.5	Создание условий для реализации Программы в сфере гражданской авиации и аэронавигационного обеспечения	Росавиация					1881244,5	1948721,8	2015219,4	16443094,3
			107	0408	0010400	121	379536,9	397080,6	414347,1	2817157,1
			107	0408	0010400	122	31680,7	31680,7	31680,7	254689,6
			107	0408	0010400	242	60170,8	61074,8	61975,7	472993,9
			107	0408	0010400	244	97491	99912,7	102326	758364,3
			107	0408	0010400	851	4239,1	4239,1	4239,1	33912,8
			107	0408	0010400	852	100	100	100	800
			107	0408	0010800	244	108,8	108,8	108,8	870,4
			107	0408	0011500	121	928950	971889,7	1014151	6898425,9
			107	0408	0011500	122	78884,5	78884,5	78884,5	622168,2
			107	0408	0011500	242	40985,4	41887	42785,5	320572

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
			107	0408	0011500	244	132062	133892	135715,7	1033349,8
			107	0408	0011500	851	2090,4	2090,4	2090,4	16723,2
			107	0408	0011500	852	932,8	932,8	932,8	7477,5
			107	0411	0010400	241	34284,9	34284,9	34284,9	274279,2
			107	0408	5051002	112	9045,8	9045,8	9045,8	74328,9
			107	0408	5051002	122	5155	5155	5155	41240
			107	0408	3009900	621	23265,2	24201,8	25135,2	177340,2
			107	0408	3000202	810	52261,2	52261,2	52261,2	416330,5
			107	0408	1020201	422	0	0	0	2222070,8
Подпрограмма 4	Морской и речной транспорт	всего					17404732,94	17889488,73	18293641,73	134585661,94
		Минтранс России	103							
		Росморречфлот	110							
Основное мероприятие 4.1	Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства	Росморречфлот					593420,7	595213,7	597000,5	4726736,7
			110	0408	3010202	810	141966,7	141966,7	141966,7	1135733,6
			110	0408	3010201	611	451454	453247	455033,8	3591003,1
Основное мероприятие 4.2	Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Севморпути	Росморречфлот	110	0408	3010303	810	490817,5	490817,5	490817,5	3926540

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 4.3	Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений	Росморречфлот					16041464,38	16515671,7	16909394,4	123802742,45
			110	0408	3010301	810	1327976,3	1327976,3	1327976,3	10627705,4
			110	0408	3010302	810	896965,3	896965,3	896965,3	7175722,4
			110	0408	3010101	611	13666073,66	14137415,1	14528281,88	104794245,35
			110	0408	3010101	111	60906,42	63586,3	66256,92	461166,4
			110	0408	3010101	112	425,3	425,3	425,3	3402,4
			110	0408	3010101	242	1200	1200	1200	9480
			110	0408	3010101	244	84386,7	84572,7	84758	702774,9
			110	0408	3010101	851	3530,7	3530,7	3530,7	28245,6
Основное мероприятие 4.4	Обеспечение реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в сфере водного транспорта	Росморречфлот	110	0408	3010304	612	26944,5	26944,5	26944,5	215556

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 4.5	Создание условий для реализации Программы в сфере морского и речного транспорта	Росморречфлот					252085,86	260841,33	269484,83	1914086,79
			110	0408	0010400	121	143317,7	149942,4	156462,5	1062986,9
			110	0408	0010400	122	19518,9	19518,9	19518,9	156151,2
			110	0408	0010400	242	15681,9	15985,8	16288,6	122338,9
			110	0408	0010400	244	36999,2	37763,9	38526	290605,8
			110	0408	0010800	244	4,7	4,7	4,7	37,6
			110	0408	0010400	851	837,2	837,2	837,2	6697,6
			110	0411	0010400	241	11586	11586	11586	92688
			110	0408	3019900	611	24140,26	25202,43	26260,93	182580,79
Подпрограмма 5	Надзор в сфере транспорта	всего					4279804,71	4451504,01	4630608,21	32220917,95
		Минтранс России	103							
		Ространснадзор	106							
Основное мероприятие 5.1	Обеспечение функционирования и развития системы государственного контроля и надзора в сфере транспорта	Ространснадзор					4279804,71	4451504,01	4630608,21	32220917,95
			106	0408	0011500	121	3106245,6	3258602,99	3418553,58	23045713,71
			106	0408	0011500	122	166858,9	166858,9	166858,9	1334765,9
			106	0408	0011500	242	76084,6	77452,3	78815,3	592477,1
			106	0408	0011500	244	539817,4	545767,5	551697	4250614,4
			106	0408	0011500	852	8942,6	8942,6	8942,6	71540,8
			106	0408	0011500	851	27346,7	27346,7	27346,7	218773,6
			106	0408	0010400	121	212917,2	222759,1	232445,5	1580249,4

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
			106	0408	0010400	122	16500	16500	16500	129135
			106	0408	0010400	242	28272,3	28691,8	29109,9	210329,5
			106	0408	0010400	244	43532,3	44419,7	45304,1	332190,9
			106	0408	0010400	851	3000	3000	3000	24000
			106	0408	0010400	852	30	30	30	240
			106	0408	0010800	244	563,6	563,6	563,6	4508,8
			106	0408	3150301	111	18429,81	19240,72	20048,83	139527,14
			106	0408	3150301	112	215	215	215	1720
			106	0408	3150301	242	6591,2	6650	6708,5	52021,6
			106	0408	3150301	244	2436,7	2442,3	2447,9	19443,7
			106	0408	5051002	122	11736,4	11736,4	11736,4	93891,2
			106	0408	3150301	852	6,5	6,5	6,5	52
			106	0408	3150301	851	55	55	55	440
			106	0409	3150303	244	0	0	0	37500
			106	0411	0010400	241	10222,9	10222,9	10222,9	81783,2
Подпрограмма 6	Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства	всего					18083600	17881100	18647213,6	136749366,4
		Минтранс России	103							
			103				18083600	17881100	18647213,6	136749366,4

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 6.1	Организация развития автомобильных дорог Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	Минтранс России	103	0409	0990701	821	1881100	1678600	1764208,6	13681186,8
Основное мероприятие 6.2	Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	Минтранс России	103	0409	0990702	822	16202500	16202500	16883005	123068179,6
Подпрограмма 7	Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани	всего Минтранс России Росжелдор Росморречфлот	 103 109 110				0	0	0	9842367

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
Основное мероприятие 7.1	Организация транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани						0	0	0	9842367
		Минтранс России	103	0408	5500102	521	0	0	0	212219,5
		Минтранс России	103	0408	5500302	630	0	0	0	8407392,9
		Росморречфлот	110	0408	3010500	810	0	0	0	438954,6
		Росморречфлот	110	0408	5501300	810	0	0	0	783800
Подпрограмма 8	Обеспечение реализации Программы	всего					1330269,22	1373420,32	1482256,22	15321022,2
		Минтранс России	103							
Основное мероприятие 8.1	Управление реализацией Программы	Минтранс России	103				1330269,22	1373420,32	1482256,22	15321022,2
			103	0408	0010400	121	550116,76	575545,26	600572,16	4080213,94
			103	0408	0010400	122	59666,2	59666,2	59666,2	476614,5
			103	0408	0010400	242	69312,5	72489,8	75662,5	544199,8
			103	0408	0010400	244	177174,41	185859,85	260656,54	1391185,76
			103	0408	0010800	244	31,7	31,7	31,7	253,6
			103	0408	0013100	121	31964,21	33370,64	34772,21	241507,93
			103	0408	0013100	122	899,8	899,8	899,8	7145
			103	0408	0013100	242	1460,9	1496,5	1532	11290,2
			103	0408	0013100	244	14190,3	14296,3	14401,9	112270,9
			103	0408	0010400	851	23065,3	23065,3	23065,3	184522,4

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
			103	0108	0300600	862	111789,6	111789,6	111789,6	887682,5
			103	0411	0010400	241	79289,2	79289,2	79289,2	632313,6
			103	0411	3610303	241	0	0	0	2099000
			103	0408	0924000	630	30000	30000	30000	240000
			103	0408	3010400	880	30000	30000	30000	240000
			103	0408		630	30000	30000	30000,0	240000
			103	0408	3300900	521	0	0	0	3000000
			103	0408	3179900	611	121308,34	125620,17	129917,11	932822,07
		всего					0	0	0	13321710
	Комплексная программа обеспечения	Минфин России	092	0408	0922700	870	0	0	0	10093500
	безопасности населения	Минтранс России					0	0	0	1195150
	на транспорте		103	0408	3060500	242	0	0	0	849250
			103	0408	0010400	244	0	0	0	89000
			103	0408	0010400	242	0	0	0	210000
			103	0411	0010400	241	0	0	0	46900
		Ространснадзор	106	0408	0010400	242	0	0	0	483900
		Росжелдор	109	0408	3060300	521	0	0	0	1244060
		Росавиация	107	0408	3060600	810	0	0	0	305100

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
ФЦП 1	Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект)	Минтранс России	103		1810000		665530311,96	811946991,18	984914275,62	4556389215,07
		Минтранс России в т.ч.:	103				178684947,22	212711517,28	260592756,9	1264512617,41
		РЭТУ					60769024,46[2]	88115085,47[2]	126154873,93	375414242,38
			103	0408	1810199	411				
			103	0411	1810199	241				
		Общепрограммные расходы					4691091,58	7974855,69	14166154,67	34422135,56
			103	0408	1810799	111				
			103	0408	1810799	112				
			103	0408	1810799	242				
			103	0408	1810799	244				
			103	0408	1810799	411				
			103	0408	1810799	851				
			103	0408	1810799	852				
			103	0411	1810799	241				
		Автомобильные дороги	103	0409	1810399	823	113224831,18	116621576,12	120271728,3	854676239,47
		Росжелдор	109				84870808,57[3]	127730566,9[3]	179421604,53[3]	498113972,27[3]
			109	0408	1810299	422				
		Росавтодор	108				302654358,57	364570858,16	435045848,43	209470011 0,46
			108	0409	1810398	411				

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
			108	0409	1810399	522				
			108	0409	1810399	411				
			108	0409	1810399	241				
			108	0409	1810399	242				
			108	0409	1810399	244				
			108	0409	1810399	852				
			108	0409	1810399	831				
		Росморречфлот в т.ч.:	110				54164257,3	57154882,52	54849519,13	374742932,71
		Морской транспорт					22406360,68	19045406,58	15624695,59	197178390,56
			110	0408	1810498	422				
			110	0408	1810499	111				
			110	0408	1810499	112				
			110	0408	1810499	244				
			110	0408	1810499	242				
			110	0408	1810499	851				
			110	0408	1810499	852				
			110	0408	1810499	413				
			110	0408	1810499	411				
			110	0408	1810499	422				
			110	0411	1810499	241				
			110	0706	1810499	413				
		Внутренний водный транспорт					31757896,62	38109475,94	39224823,54	177564542,15
			110	0408	1810599	413				
			110	0408	1810599	411				

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Ответственный исполнитель, соисполнители, заказчик-координатор	Код бюджетной классификации				Расходы (тыс. руб.), годы			
			ГРБС	Рз Пр	ЦСР	ВР	2018 г.	2019 г.	2020 г.	итого 2013 - 2020 годы
			110	0408	1810599	422				
			110	0411	1810599	241				
		Росавиация	107				44387140,3	48825854,32	53806439,75	319811363,34
			107	0408	1810699	422				
			107	0408	1810699	421				
			107	0408	1810699	413				
			107	0706	1810699	413				
			107	0706	1810699	442				
			107	0706	1810699	522				
			107	0408	1810699	244				
		Ространснадзор	106	0408	1810698	411	768800	953312	1198106,88	4508218,88
ФЦП 2	Федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект)	Минтранс России	103		1007600		8640900	9433500	12228933,2	50001218,1
		Росавиация	107				6860200[4]	7546800[4]	10050465,4[4]	37106347,8[4]
			107	0408	1007699	422				
			107	0408	1007699	413				
			107	0408	1007698	422				
			107	0411	1007699	241				
		Росгидромет	169				1780700	1886700	2178467,8	12894870,3
			169	0408	1007699	413				
			169	0411	1007699	241				

[1] Объемы финансирования расходов на предоставление субсидий из федерального бюджета на возмещение российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые ими от лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок в 2016 - 2020 годах, могут быть уточнены с учетом мероприятий по созданию отечественных воздушных судов, предназначенных для использования на таких воздушных перевозках, реализуемых в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие авиационной промышленности", а также сложившейся потребности парка воздушных судов в указанном секторе воздушных перевозок.

[2] Объемы финансирования на 2017-2019 годы предусматривают в том числе средства Федерального дорожного фонда: в 2017 г. в размере 7 056 948,55 тыс. рублей, в 2018 г. в размере 9 303 125,65 тыс. рублей, в 2019 году в размере 4 067 320,02 тыс. рублей.

[3] Объемы финансирования расходов на реализацию мероприятий подпрограммы "Железнодорожный транспорт" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" в 2016 - 2020 годах могут быть уточнены при условии принятия в установленном порядке решений, позволяющих осуществлять замещение части средств федерального бюджета средствами организаций железнодорожного транспорта (увеличение тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, дополнительные доходы от приватизации акций ОАО "РЖД", привлечение заемных средств и др.), а также решений по изменению перечня мероприятий в сфере железнодорожного транспорта, предусмотренных указанной федеральной целевой программой.

[4] Объемы финансирования расходов на реализацию мероприятий по организации воздушного движения в рамках федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" в 2016 - 2020 годах могут быть уточнены при условии принятия в установленном порядке решения об увеличении ставок сбора за аэронавигационное обслуживание и (или) привлечения заемных средств в объеме, позволяющем осуществить замещение части федерального бюджета средствами юридических лиц, осуществляющих аэронавигационное обслуживание.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

РЕСУРСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ И ПРОГНОЗНАЯ (СПРАВОЧНАЯ) ОЦЕНКА

расходов бюджетов государственных внебюджетных фондов, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию целей государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы"

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.) годы				
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Государственная программа		всего	1069329963,15	1169888574,75	1386002421,65	1458224927,99	1584050666,62
		федеральный бюджет	656784092,5	686628704,1	688258760,7	786135172,13	899504124,7
		консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	4189070,65	4716470,65	7212160,95	9355955,86	5266941,92

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.) годы				
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
		средства юридических лиц	408356800	478543400	690531500	662733800	679279600
		всего по подпрограммам	278787827,65	317976736,65	328260999,55	345069005,88	360211653,22
Подпрограмма 1	Магистральный железнодорожный транспорт	всего	42556158,4	37300567,1	39531931,5	33307418,09	33321332,43
		федеральный бюджет	42556158,4	37300567,1	39531931,5	33307418,09	33321332,43
Подпрограмма 2	Дорожное хозяйство	всего	174585635,95	211134248,75	224588669,95	243844772,06	255007726,22
		федеральный бюджет	174583865,3	211132478,1	224586809	243842816,2	255005684,3
		консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	1770,65	1770,65	1860,95	1955,86	2041,92

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.) годы				
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Подпрограмма 3	Гражданская авиация и аэронавигационное обеспечение	федеральный бюджет	17298997,8	19583997,9	17996224,7	18623909,64	18649736,67
Подпрограмма 4	Морской и речной транспорт	федеральный бюджет	15699651,5	15905840,9	15974000,7	16429985,17	16988320,27
Подпрограмма 5	Надзор в сфере транспорта	федеральный бюджет	3549143,4	3614847,9	3631383,5	3953682,39	4109943,81
Подпрограмма 6	Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства	всего	15737676,4	23257476,4	24623200	27671300	30851000
		федеральный бюджет	13623276,4	19958576,4	15277500	16086600	17191500
		средства юридических лиц	2114400	3298900	9345700	11584700	13659500

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.) годы				
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
Подпрограмма 7	Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани	федеральный бюджет	4600126,20	4501881,50	740359,30	0	0
Подпрограмма 8	Обеспечение реализации Программы	федеральный бюджет	4760438	2677876,20	1175229,90	1237938,52	1283593,82
		всего	15369610				
	Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте	федеральный бюджет	13321710	0	0	0	0
		средства юридических лиц	2047900	0	0	0	0
		всего по ФЦП	775172525,5	851911838,1	1057741422,1	1113155922,11	1223839013,4

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финанси-рования	Расходы (тыс. руб.) годы				
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
ФЦП 1	Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект)	всего	767602825,5	845578730,6	1052152544,7	1104646722,11	1214245913,4
		федераль-ный бюджет	364464925,5	369809030,6	367062144,7	447144822,11	545516713,4
		в т.ч. субсидии Госкомпа-нии "Российские автомобиль-ные дороги"	86104776,8	97266285,5	104223000	107037021	109927020,57
		консолиди-рованные бюджеты субъектов Российской Федерации	4187300	4714700	7210300	9354000	5264900
		средства юриди-ческих лиц	398950600	471055000	677880100	648147900	663464300

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финанси-рования	Расходы (тыс. руб.) годы				
			2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год
ФЦП 2	Федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект)	всего	7569700	6333107,5	5588877,4	8509200	9593100
		федераль-ный бюджет	2325800	2143607,5	2283177,4	5508000	7437300
		средства юридичес-ких лиц	5243900	4189500	3305700	3001200	2155800

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.), годы			
			2018 год	2019 год	2020 год	Итого 2013 - 2020 годы
Государственная программа		всего	1683851644,39	1949329491,37	2218229324,46	12518907014,39
		федеральный бюджет	1034874628,96	1197869399,78	1388800640,82	733885523,7
		консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	4383715,43	6083591,59	3477883,64	44685790,69
		средства юридических лиц	644593300	745376500	825950800	5135365700
		всего по подпрограммам	386763132,43	409681000,19	432338915,64	2859089271,22
		всего	33336151,43	33351066,93	33365788,53	286070414,41
Подпрограмма 1	Магистральный железнодорожный транспорт	федеральный бюджет	33336151,43	33351066,93	33365788,53	286070414,41
		всего	267597775,53	282842770,39	296518314,84	1956119913,69

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.), годы			
			2018 год	2019 год	2020 год	Итого 2013 - 2020 годы
Подпрограмма 2	Дорожное хозяйство	федеральный бюджет	267595660,1	282840578,8	296516031,2	1956103923
		консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	2115,43	2191,59	2283,64	15990,69
Подпрограмма 3	Гражданская авиация и аэронавигационное обеспечение	федеральный бюджет	18673198,6	18701749,81	18721892,51	148249707,63
Подпрограмма 4	Морской и речной транспорт	федеральный бюджет	17404732,94	17889488,73	18293641,73	134585661,94
Подпрограмма 5	Надзор в сфере транспорта	федеральный бюджет	4279804,71	4451504,01	4630608,21	32220917,95
		всего	39052800	42162900	44167385,4	250244238,2
Подпрограмма 6	Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства	федеральный бюджет	18083600	17881100	18647213,6	136749366,4
		средства юридических лиц	26057600	33189900	40679200	139929900

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.), годы			
			2018 год	2019 год	2020 год	Итого 2013 - 2020 годы
Подпрограмма 7	Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани	федеральный бюджет	0	0	0	9842367
Подпрограмма 8	Обеспечение реализации Программы	федеральный бюджет	1330269,22	1373420,32	1482256,22	15321022,2
		всего	0	0	0	15369610
	Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте	федеральный бюджет	0	0	0	13321710
		средства юридических лиц	0	0	0	2047900
	ФЦП	всего	1297088511,96	1539648491,18	1785890408,82	9644448133,17
ФЦП 1	Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект)	всего	1286610311,96	1528794191,18	1772527775,62	9572159015,07
		федеральный бюджет	665530311,96	811946991,18	984914275,62	4556389215,07

Статус	Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы (подпрограммы федеральной целевой программы), ведомственной целевой программы, основного мероприятия	Источники финансирования	Расходы (тыс. руб.), годы			
			2018 год	2019 год	2020 год	Итого 2013 - 2020 годы
		в т.ч. субсидии Госкомпании "Российские автомобильные дороги"	113224831,18	116621576,12	120271728,3	854676239,47
		консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации	4381600	6081400	3475600	44669800
		средства юридических лиц	616698400	710765800	784137900	4971100000
ФЦП 2	Федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект)	всего	10478200	10854300	13362633,2	72289118,1
		федеральный бюджет	8640900	9433500	12228933,2	50001218,1
		средства юридических лиц	1837300	1420800	1133700	22287900

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

Паспорта федеральных целевых программ и Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте

П А С П О Р Т

федеральной целевой программы
"Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)"
(проект)

Наименование Программы	-	Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)"
Основание для разработки Программы	-	распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. № 781-р
Государственный заказчик - координатор Программы	-	Министерство транспорта Российской Федерации
Государственные заказчики Программы	-	Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
Основные разработчики Программы	-	головной разработчик - федеральное государственное унитарное предприятие "Научный центр по комплексным транспортным проблемам"; соисполнители - автономная некоммерческая организация "Центр стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом", закрытое акционерное общество

		"Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры", государственное образовательное учреждение "Академия народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации", федеральное государственное унитарное предприятие "Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации", федеральное государственное унитарное предприятие "Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт гражданской авиации", федеральное государственное унитарное предприятие "Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта", Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций
Цели и задачи Программы	-	целями Программы являются: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Для реализации этих целей необходимо решение следующих задач: развитие путей сообщения (автомобильные дороги общего пользования, железнодорожные линии, внутренние водные пути);

строительство скоростных автомобильных дорог и железнодорожных линий для организации скоростного пассажирского движения;
формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения;
развитие аэропортовой сети (аэропорты-хабы, внутрироссийские узловые и местные аэропорты);
увеличение пропускной способности российских морских портов;
комплексное развитие транспортных узлов, включая терминально-логистические центры;
повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров;
обновление парков транспортных средств, состава морского и речного флота;
обеспечение транспортной безопасности;
развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте;
формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями

Важнейшие целевые индикаторы Программы

- в 2020 году:
транспортная подвижность населения Российской Федерации достигнет 10448 км на 1 жителя в год;
объем экспорта транспортных услуг достигнет 31 млрд. долларов США;
прирост объема транзитных перевозок составит 21,9 млн. тонн в год;
прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, составит 2,7 тыс. единиц;
объем перевалки грузов в российских морских портах достигнет 879 млн. тонн в год;
доля протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, сократится до 5,1 процента;

		доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, возрастет до 85,1 процента; доля протяженности внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится до 14 процентов
Сроки реализации Программы	-	2010 - 2020 годы
Перечень подпрограмм Программы	-	"Развитие экспорта транспортных услуг" "Железнодорожный транспорт" "Автомобильные дороги" "Морской транспорт" "Внутренний водный транспорт" "Гражданская авиация" "Государственный контроль и надзор в сфере транспорта"
Объемы и источники финансирования Программы	-	общий объем финансирования мероприятий Программы составляет 11411,3 млрд. рублей в ценах соответствующих лет, в том числе: за счет средств федерального бюджета - 5429,5 млрд. рублей; за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 59,5 млрд. рублей; за счет средств внебюджетных источников - 5922,3 млрд. рублей. По целевому назначению общая потребность в ресурсном обеспечении распределяется следующим образом - капитальные вложения составляют 9955,8 млрд. рублей, в том числе: субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию территориальных автомобильных дорог и реконструкцию аэродрома аэропорта "Добрынское" (г. Владимир) - 217,9 млрд. рублей; расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 29,1 млрд. рублей; расходы на прочие нужды - 1426,4 млрд. рублей

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности	- реализация мероприятий Программы позволит: увеличить транспортную подвижность населения в 1,5 раза по сравнению с 2009 годом, в том числе на воздушном транспорте - в 1,6 раза; увеличить объем экспорта транспортных услуг в 2,5 раза и транзит грузов по территории Российской Федерации в 1,8 раза; обеспечить 2,7 тыс. сельских населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием; увеличить объем перевалки грузов в российских морских торговых портах в 1,8 раза; сократить долю протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, на 35 процентов; сократить протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в 7 раз. На железнодорожном транспорте будут введены в эксплуатацию 2,6 тыс. км новых линий, 1,9 тыс. км дополнительных главных путей, электрифицированы 2,5 тыс. км линий, скорость доставки грузовых отправок в 2020 году достигнет 309,1 км в сутки, в том числе контейнеров в транзитном сообщении - 980 км в сутки. За время реализации Программы будут устранены ограничения по пропускной способности на 6,7 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, построены и реконструированы почти 8,5 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, включая строительство 1,9 тыс. км автомагистралей и скоростных дорог государственной компанией "Автодор", реконструированы 7,9 тыс. км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения.

На морском транспорте суммарная производственная мощность отечественных портов увеличится на 454 млн. тонн, общий тоннаж морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет на 43 процента, тоннаж флота под российским флагом возрастет в 2 раза, пополнение морского транспортного флота составит 8352,7 тыс. дедвейт-тонн.
На внутреннем водном транспорте протяженность участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится на 4,2 тыс. км, будут повышены безопасность и надежность функционирования судоходных гидротехнических сооружений (доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится с 22,2 процента до 9 процентов, опасный уровень - с 3,6 процента до 0 процентов).
Развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта обеспечит формирование опорной сети аэропортов, будут реконструированы 101 взлетно-посадочная полоса, в том числе 11 - в крупных международных узловых аэропортах.
Количество пассажиров, перевезенных в год на местных авиалиниях, возрастет в 1,5 раза, трансферных пассажиров - в 20,8 раза, обновление парка самолетов составит 678 единиц.

Общественная эффективность

- интегральный эффект за период до 2040 года в ценах соответствующих лет от реализации проектов Программы оценивается в 63,8 трлн. рублей, коммерческая эффективность - в 26,9 трлн. рублей, бюджетная - в 23,4 трлн. рублей.

П А С П О Р Т

федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"

(проект)

Наименование Программы	-	федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"
Дата принятия решения о разработке Программы	-	распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. № 1974-р
Государственные заказчики	-	Федеральная аэронавигационная служба, Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды
Государственный заказчик-координатор Программы	-	Министерство транспорта Российской Федерации
Основные разработчики Программы	-	федеральное государственное унитарное предприятие "Государственный научно-исследовательский институт аэронавигации", автономная некоммерческая организация "Агентство Росгидромета по специализированному гидрометобеспечению", федеральное бюджетное учреждение "Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания"
Цель и задачи Программы	-	целью реализации Программы является повышение безопасности полетов и эффективности использования воздушного пространства за счет модернизации Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее - Единая система), ее объектов и взаимодействующих с ней систем путем создания и развития Аэронавигационной системы России на основе использования новых технических средств и технологий в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации.

		Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи: внедрение перспективной структуры воздушного пространства Российской Федерации, совершенствование методов планирования и гибкого его использования в интересах всех пользователей; модернизация и техническое перевооружение инфраструктуры (объектов) аэронавигации, укрупнение центров организации воздушного движения; внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем аэронавигации в соответствии с Концепцией связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения Международной организации гражданской авиации (далее - Концепция СНН/ОрВД); внедрение перспективных систем и технологий метеорологического обеспечения аэронавигации, включая предоставление данных в реальном времени; создание инфраструктуры единой системы авиационно-космического поиска и спасания (далее - единая система поиска и спасания) и современного авиационного поисково-спасательного комплекса
Важнейшие целевые индикаторы и показатели	-	важнейшими целевыми индикаторами реализации Программы являются: средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, с начала реализации Программы; повышение оправдываемости прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации; уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов
Сроки реализации Программы	-	2009 - 2020 годы

Основные мероприятия Программы	-	основными мероприятиями Программы являются: создание укрупненных районов организации воздушного движения; совершенствование аэронавигационного обслуживания полетов в районе аэродромов и на воздушных трассах; модернизация сети авиационной электросвязи и передачи данных; оснащение радиолокационных позиций средствами вторичной радиолокации; внедрение единой системы планирования использования воздушного пространства; переход к современным технологиям организации воздушного движения, основанным на внедрении средств и систем в соответствии с Концепцией СНН/ОрВД; внедрение интегрированных военно-гражданских автоматизированных систем управления воздушным движением; проведение технической модернизации и автоматизации системы метеорологического обеспечения аэронавигации; развитие единой системы поиска и спасания
Объем и источники финансирования	-	реализация мероприятий Программы предусматривает финансирование в объеме 90308,6 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе: за счет средств внебюджетных источников - 31764,8 млн. рублей; за счет средств федерального бюджета - 58543,8 млн. рублей
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности:	-	повышение уровня безопасности воздушного движения к 2020 году в 1,5 раза; повышение пропускной способности воздушного пространства в 1,8 раза; снижение эксплуатационных расходов пользователей воздушного пространства на 80 млрд. рублей за период реализации Программы; повышение оправдываемости авиационных прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации до 91 процента;

		повышение покрытия территории страны авиационными поисково-спасательными силами и средствами до 100 процентов; интеграция Аэронавигационной системы России в единую региональную европейскую аэронавигационную систему на базе перехода к перспективным системам, предусмотренным Концепцией СНН/ОрВД, технологиям, правилам и процедурам Международной организации гражданской авиации; обеспечение возможности перевода Аэронавигационной системы России на работу в условиях военного времени без перестройки структуры, перерывов в функционировании и изменения порядка взаимодействия с другими системами.
Общественная эффективность Программы	-	в виде суммарного чистого дисконтированного дохода составит 56,7 млрд. рублей, коммерческая - 19,9 млрд. рублей, бюджетная - 8,6 млрд. рублей.

П А С П О Р Т

Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте

(в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2011 г. № 1905-р)

Ответственный исполнитель Программы	-	Министерство транспорта Российской Федерации
Соисполнители Программы	-	МВД России, ФСБ России, МЧС России, Росжелдор, Росавтодор Росавиация, Ространснадзор, Росморречфлот, Государственная компания "Российские автомобильные дороги", ОАО "Российские железные дороги"
Цель Программы	-	защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера
Основные направления Программы	-	обеспечение безопасности населения на метрополитене, автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве, на железнодорожном транспорте, воздушном транспорте, а также на морском и внутреннем водном транспорте; гармонизация законодательства Российской Федерации в области обеспечения транспортной безопасности, а также создания и функционирования комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте; формирование индивидуального и общественного сознания, активной жизненной позиции и повышение грамотности населения в области обеспечения безопасности населения на транспорте;

		создание системы профессиональной подготовки, обучения и аттестации специалистов и должностных лиц в области обеспечения транспортной безопасности, а также персонала, принимающего участие в обеспечении транспортной безопасности, в том числе в части предотвращения и защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на транспорте; создание системы информационного обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной безопасности в единое защищенное закрытое информационное пространство. Повышение уровня и качества контроля и надзора в области обеспечения безопасности населения на транспорте
Этапы и сроки реализации Программы	-	2010 - 2013 годы На первом этапе (до 31 марта 2011 г.) наиболее уязвимые объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства будут оснащены специализированными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими уменьшение их уязвимости от актов незаконного вмешательства. На втором этапе (до 31 декабря 2012 г.) будут созданы основные компоненты комплексной системы, разработаны новые инженерно-технические средства, завершены основные мероприятия по повышению уровня профессиональной подготовки специалистов и грамотности населения. До 31 января 2013 г. будут завершены формирование и создание комплексной системы, выстраивание основных элементов, создание нормативно-правовой базы обеспечения транспортной безопасности

Объемы бюджетных ассигнований Программы	-	Общий объем финансирования Комплексной программы из федерального бюджета - 46799,60 млн. рублей, из средств субъектов транспортной инфраструктуры - 6180,6 млн. рублей
Ожидаемые результаты реализации Программы	-	Реализация Комплексной программы обеспечит повышение количества защищенных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующих требованиям обеспечения транспортной безопасности, с 26,4 процента в 2010 году до 76,7 процента в 2013 году, что позволит повысить уровень удовлетворенности населения мерами, принимаемыми органами исполнительной власти, для обеспечения безопасности с 10 до 80 процентов

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

Подпрограммы
государственной программы Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

Подпрограмма "Магистральный железнодорожный транспорт"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Магистральный железнодорожный транспорт"

Ответственный исполнитель подпрограммы	-	Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Соисполнители подпрограммы	-	нет
Программно-целевые инструменты подпрограммы	-	нет
Цели подпрограммы	-	повышение доступности услуг железнодорожного транспорта
Задачи подпрограммы	-	обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально-значимых маршрутах; развитие железнодорожных линий
Показатели (индикаторы) подпрограммы	-	объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом; количество перевезенных пассажиров из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации с учетом мер государственной поддержки;

	объем перевозок пассажиров в поездах дальнего следования за счет мер государственной поддержки (к 2011 году); объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле (к 2011 году); производительность труда на железнодорожном транспорте (к 2011 году).
Этапы и сроки реализации подпрограммы	- Подпрограмма реализуется в один этап в период 2013 - 2020 годы
Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	- Объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета составляет всего - 286 070 414,41 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 г.- 42 556 158,4 тыс. рублей, 2014 г. - 37 300 567,1 тыс. рублей, 2015 г. - 39 531 931,5 тыс. рублей, 2016 г. - 33 307 418,09 тыс. рублей, 2017 г. - 33 321 332,43 тыс. рублей, 2018 г. - 33 336 151,43 тыс. рублей, 2019 г. - 33 351 066,93 тыс. рублей, 2020 г. - 33 365 788,53 тыс. рублей
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	- перевозка в период реализации подпрограммы из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации с учетом мер государственной поддержки 2187 тыс. человек; рост объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 1,3 раза к уровню 2011 года; увеличение объема перевозок пассажиров в поездах дальнего следования за счет мер государственной поддержки за время реализации подпрограммы на 10,3%;

увеличение объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле в 2,25 раза к уровню 2011 года;
рост производительности труда на железнодорожном транспорте в 1,6 раза к уровню 2011 года

1. Общая характеристика сферы реализации подпрограммы, в том числе формулировки основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Подпрограмма "Магистральный железнодорожный транспорт" государственной программы "Развитие транспортной системы" (далее - подпрограмма) подготовлена с учетом роли и места железнодорожного транспорта в решении приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года.

Эффективное функционирование и развитие магистрального железнодорожного транспорта, составляющего основу транспортной системы страны, играет исключительную роль в создании условий для перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, обеспечения доступности транспортных услуг для населения.

В транспортной системе России железнодорожный транспорт занимает ведущее место. На его долю приходится свыше 82% общего грузооборота транспортного комплекса и около 30% пассажирооборота. Эксплуатационная длина сети железных дорог общего пользования по состоянию 1 января 2012 г. составила 86 тыс.км.

Железнодорожный транспорт, наряду с решением собственных экономических задач, обеспечивает выполнение целого ряда общегосударственных и социальных функций, в том числе обеспечение необходимого объема перевозок, приемлемой стоимости услуг, субсидирование необходимого объема и качества социально-значимых перевозок.

Однако достигнутые результаты являются недостаточными.

Снижение пассажирооборота в 2011 году в дальнем следовании (-0,3% к уровню 2010 г.) повлияло на транспортную подвижность

населения. Потери от низкой транспортной подвижности населения оцениваются экспертами в размере 3% ВВП в год.

Практически отсутствуют высокоскоростные и скоростные железнодорожные линии, не в полной мере используются возможности железнодорожного транспорта для освоения городских и пригородных пассажирских перевозок.

Парки локомотивов и пассажирских вагонов крайне изношены, уровень эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта остается чрезмерно высоким, медленно осваиваются прогрессивные технологии перевозок.

Много нерешенных проблем существует в области безопасности железнодорожного транспорта.

Очевидно, что нахождение оптимального баланса между социальной и экономической результативностью в деятельности железнодорожного транспорта является сложнейшей управленческой задачей. Для ее решения необходимы согласованные действия Правительства Российской Федерации, федеральных, региональных и местных органов власти, а также менеджмента хозяйствующих субъектов.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения цели и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Государственная политика Российской Федерации в сфере железнодорожного транспорта направлена на создание условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, обеспечения конституционных прав граждан и высвобождения ресурсов для личностного развития и определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р), Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р).

Результатами реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года должно стать создание

условий для повышения мобильности населения, развития межрегиональных экономических и культурных связей на основе реализации программы развития высокоскоростного и скоростного сообщения между крупнейшими центрами страны, позволяющей разгрузить дороги в междугороднем и пригородном сообщении.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, а также с учетом текущего состояния железнодорожного транспорта определены цель и задачи подпрограммы.

Целью подпрограммы является повышение доступности услуг железнодорожного транспорта.

Цель подпрограммы обеспечивается решением задач по обеспечению потребности в перевозках пассажиров на социально-значимых маршрутах и развитию железнодорожных линий.

Решение задач будет способствовать повышению пространственной и ценовой доступности услуг транспорта для населения, в первую очередь в регионах "транспортной дискриминации" - Дальний Восток, Калининградская область, а так же для малообеспеченных слоев населения.

Основным результатом реализации подпрограммы является повышение доступности услуг железнодорожного транспорта за счет:

перевозки в период реализации подпрограммы из (в) Калининградской области в (из) другие регионы Российской Федерации с учетом мер государственной поддержки 2187 тыс. человек;

роста объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 1,3 раза к уровню 2011 года;

увеличения объема перевозок пассажиров в поездах дальнего следования за счет мер государственной поддержки за время реализации Программы на 10,3%;

увеличения объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле в 2,25 раза к уровню 2011 года.

Производительность на железнодорожном транспорте за время реализации подпрограммы возрастет в 1,6 раза (2011 год - 2446 тыс. рублей на 1 работника).

Значения показателей (индикаторов) подпрограммы по годам реализации представлены в Приложении 1 к Программе.

Подпрограмма реализуется в 2013 - 2020 годах в один этап. Основными приоритетами подпрограммы на период до 2020 года является

обеспечение ценовой доступности железнодорожных пассажирских перевозок для населения, развитие инфраструктуры Московского транспортного узла, организация реализации Концепции развития высокоскоростного движения в Российской Федерации, в том числе в части разработки модели финансирования проектов по развитию скоростного и высокоскоростного движения.

3. Обобщенная характеристика основных мероприятий подпрограммы

Подпрограммой предусмотрена реализация основных мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей, включающих мероприятия по компенсации потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, модернизации транспортной инфраструктуры, а так же по созданию условий для реализации Программы в сфере железнодорожного транспорта.

Мероприятие "Компенсация потерь в доходах транспортных предприятий, возникающих в результате государственного регулирования тарифов" включает выделение субсидий организациям железнодорожного транспорта на обеспечение перевозок пассажиров в дальнем сообщении в плацкартных и общих вагонах, перевозок в Калининградскую область, компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, а также иные компенсации, вытекающие из принятых Правительством Российской Федерации решений.

В рамках мероприятия "Модернизация транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта" предусматривается оказание государственной поддержки проектам по развитию инфраструктуры Московского транспортного узла, в том числе: "Малое кольцо Московской железной дороги", "Комплексная реконструкция участка БМО 81 км - Дмитров - Икша - Поварово", "Организация движения скоростных электропоездов на участке Москва-Новопеределкино", "Организация ускоренного движения на участке Москва-пассажирская - Смоленская - рабочий поселок (с ответвлением на Усово)", "Реконструкция участка Домодедово (Авиационная) - Аэропорт. Строительство дополнительных главных путей", "Рабочий поселок - Трехгорка - Одинцово", "Строительство дополнительного главного пути на

участке Москва - Крюково (4-й главный путь", "Строительство железнодорожной линии Химки - Шереметьево (корректировка проекта и начало работ по строительству)".

Мероприятие "Создание условий для реализации Программы в сфере железнодорожного транспорта" направлено на обеспечение условий для выполнения Федеральным агентством железнодорожного транспорта функций по реализации Программы. Мероприятие осуществляется за счет средств федерального бюджета, обеспечивает деятельность государственных служащих и подведомственных учреждений, а также привлечение независимых экспертов.

Результаты реализации этого мероприятия будут непосредственно влиять на достижение запланированных показателей подпрограммы.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их выполнения представлены в Приложении 2 к Программе.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач подпрограммы и достижение ее цели и включает финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

К мерам государственного регулирования относятся субсидии на компенсацию потерь в доходах при осуществлении пассажирских перевозок. Пассажирские перевозки для железнодорожного транспорта сегодня являются убыточным видом деятельности, что обусловлено социально-ориентированной тарифной политикой государства.

Пассажирские перевозки дальнего следования осуществляются в общих, плацкартных вагонах, купейных вагонах и вагонах повышенной комфортности (СВ). В настоящее время подлежат государственному регулированию тарифы на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении (за исключением перевозок в вагонах категории "СВ" и "купе"). Таким образом, государственному регулированию подлежит тарификация перевозок пассажиров.

Субсидии предоставляются перевозочной компании ежемесячно из расчета возмещения потерь в доходах от выравнивания тарифа,

определяемых как разность между доходами, которые перевозочная компания могло бы получить без применения выравнивания тарифа, и доходами перевозочной компании, полученными в результате выравнивания тарифа.

Оценка применения мер государственного регулирования в рамках подпрограммы приведена в Приложении 3 к Программе.

Эффективное и динамичное развитие железнодорожного транспорта зависит от дальнейшего совершенствования нормативного правового регулирования в этой сфере.

Основными задачами в сфере совершенствования правового регулирования являются:

формирование нормативной правовой базы конкурентного рынка транспортных услуг, включая создание правовых инструментов государственного регулирования его развития, а также содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе;

внедрение сетевого контракта;

формирование нормативной правовой базы развития механизмов государственно-частного партнерства (привлечение государственных гарантий, облигационных займов, использование средств Пенсионного фонда Российской Федерации и Фонда национального благосостояния), обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором на транспорте;

гармонизация российской и международной правовой базы транспортной системы, унификация технических стандартов и транспортных технологий в целях интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны;

формирование нормативной правовой базы, направленной на обеспечение гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения, включая разработку и внедрение минимальных социальных транспортных стандартов, а также разработку нормативной базы, регулирующей допуск к коммерческой транспортной деятельности в области пассажирских перевозок;

формирование нормативной правовой базы, направленной на обеспечение безопасности и устойчивости транспортной системы, включая обеспечение безопасности в транспортной отрасли, развитие транспортной системы с учетом требований по обеспечению военной безопасности

Российской Федерации, а также сокращение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;

в целях сокращения убытков от пассажирских перевозок необходимо внести изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части, касающейся безбилетного проезда граждан на железнодорожном транспорте;

актуализация существующей нормативно-правовой базы, приведение ее в соответствие со Стратегией развития железнодорожного транспорта, Программой структурного реформирования железнодорожного транспорта, основные мероприятия по реализации которой принято решение продлить до 2015 года.

Сведения об основных мерах правового регулирования на транспорте представлены в Приложении 4 к Программе.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

В рамках подпрограммы предусматриваются работы по обязательному подтверждению соответствия продукции, добровольному подтверждению работ и услуг на железнодорожном транспорте, переданных на исполнение государственным учреждениям, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

Из федерального бюджета финансирование данных государственных услуг не предусматривается.

Показатели государственных заданий по оказанию услуг приведены в Приложении 5 к Программе.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в случае их участия в разработке и реализации подпрограммы

Субъекты Российской Федерации не принимают участие в реализации основных мероприятий подпрограммы.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Для достижения цели по обеспечению доступности услуг железнодорожного транспорта для населения подпрограммой предусмотрены субсидии ОАО "РЖД" на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате регулирования тарифов на перевозку, и установления льгот и преимуществ по тарифам на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозки пассажиров в пригородном сообщении. Кроме того, в рамках подпрограммы ОАО "РЖД" принимает участие в реализации проектов по развитию Московского транспортного узла.

Другие акционерные общества, научные и иные организации могут участвовать в реализации подпрограммы по государственным контрактам на общих основаниях в соответствии с законодательством о закупках для государственных (муниципальных) нужд.

8. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Ресурсное обеспечение за счет средств федерального бюджета по годам реализации подпрограммы по Федеральному агентству железнодорожного транспорта и основным мероприятиям подпрограммы представлено в Приложении 6 к Программе.

Всего расходы по подпрограмме за 2013 - 2020 годы составят 286 070 414,41 тыс. рублей из федерального бюджета.

В том числе: капитальные вложения - 116 935 463,2 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 91 219,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 169 043 732,01 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:

в 2013 году, всего - 42 556 158,40 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 1 944 717 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 40 600 039 тыс. рублей;

в 2014 году, всего - 37 300 567,1 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 9 160 346,2 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 28 128 818,5 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 39 531 931,5 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 17 638 400 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 21 882 129,1 тыс. рублей;

в 2016 году, всего - 33 307 418,09 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 17 638 400 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды- 15 657 615,69 тыс. рублей;

в 2017 году, всего - 33 321 332,43 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 17 638 400 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 15 671 530,03 тыс. рублей;

в 2018 году, всего - 33 336 151,43 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 17 638 400 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 15 686 349,03 тыс. рублей;

в 2019 году, всего - 33 351 066,93 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 17 638 400 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 15 701 264,53 тыс. рублей;

в 2020 году, всего - 33 365 788,53 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 17 638 400 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 402,4 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 15 715 986,13 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают действующие расходные обязательства в размере 119 388 657 тыс. рублей (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах) и принимаемые расходные обязательства в размере 166 681 757,41 тыс. рублей (финансирование мероприятий подпрограммы в 2016 - 2020 годах).

Ресурсное обеспечение подпрограммы в 2013 - 2020 годах представлено в Приложении 7 к Программе.

9. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и инструментов государственной политики, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов государственной политики в сфере железнодорожного транспорта.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

сокращение бюджетного финансирования, которое прямо влияет на возможность поддержки и социально важных видов деятельности;

неактуальность планирования подпрограммы;

несбалансированное распределение финансовых средств по мероприятиям подпрограммы в соответствии с ожидаемыми конечными результатами подпрограммы.

Для достижения цели подпрограммы реализуются меры государственного регулирования, включая управление рисками реализации подпрограммы.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации подпрограммы система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

Подпрограмма "Дорожное хозяйство"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Дорожное хозяйство"

Ответственный исполнитель подпрограммы	-	Федеральное дорожное агентство
Соисполнители подпрограммы	-	нет
Программно-целевые инструменты подпрограммы	-	нет
Цели подпрограммы	-	снижение транспортных издержек пользователей автомобильных дорог; повышение комплексной безопасности в сфере дорожного хозяйства
Задачи подпрограммы	-	обеспечение функционирования сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящейся в ведении Федерального дорожного агентства; повышение мобилизационной готовности объектов дорожного хозяйства; повышение безопасности дорожного движения
Показатели (индикаторы) подпрограммы	-	доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; количество дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий (к 2011 году); количество автотранспортных средств парка автоколонн войскового типа, приобретенных с использованием государственной поддержки;

	количество инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, применяемых на сети федеральных автомобильных дорог; доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, на которых при реализации программ строительства (реконструкции), капитального ремонта и ремонта объектов предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов
Этапы и сроки реализации подпрограммы	- подпрограмма реализуется в один этап в период 2013 - 2020 годы
Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	- Объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета составляет всего - 1 956 103 923 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 г.- 174 583 865,3 тыс. рублей, 2014 г. - 211 132 478,1 тыс. рублей, 2015 г. - 224 586 809 тыс. рублей, 2016 г. - 243 842 816,2 тыс. рублей, 2017 г. - 255 005 684,3 тыс. рублей, 2018 г. - 267 595 660,1 тыс. рублей, 2019 г. - 282 840 578,8 тыс. рублей, 2020 г. - 296 516 031,2 тыс. рублей. Объем финансирования из средств Федерального дорожного фонда составляет 1 953 756 609,2 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 г. - 174 320 873,3 тыс. рублей, 2014 г. - 210 856 658,8 тыс. рублей, 2015 г. - 224 317 633 тыс. рублей, 2016 г. - 243 554 213,8 тыс. рублей, 2017 г. - 254 707 625,1 тыс. рублей, 2018 г. - 267 287 887,3 тыс. рублей, 2019 г. - 282 522 974,7 тыс. рублей, 2020 г. - 296 188 743,2 тыс. рублей.

Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	-	увеличение доли автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, до 85,07%; приобретение 811 единиц автотранспортных средств для обновления парка автоколонн войскового типа; повышение безопасности дорожного движения за счет снижения количества дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения на 1 тыс. автотранспортных средств из-за сопутствующих дорожных условий на 16,2% к уровню 2011 года; увеличение количества инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов, применяемых на сети федеральных автомобильных дорог в 1,7 раза к уровню 2011 года; увеличение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, на которых при реализации программ строительства (реконструкции), капитального ремонта и ремонта объектов предусмотрено применение инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов в 1,73 раза к уровню 2011 года.

1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Дорожное хозяйство представляет собой сложный инженерный, имущественный, организационно-технический комплекс, включающий в себя автомобильные дороги и улично-дорожную сеть населенных пунктов общего пользования со всеми сооружениями, необходимыми для ее

нормальной эксплуатации, а также предприятия и организации по ремонту и содержанию этих дорог.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации составляла на 1 января 2012 г. 825,6 тыс.км, в том числе автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием - 711,2 тыс.км, из них автомобильных дорог федерального значения - 50,6 тыс.км.

Большая часть протяженности автомобильных дорог федерального, регионального (межмуниципального) значения не соответствует нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к росту себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий, 60% автомобильных дорог местного значения не имеют твердого покрытия.

По состоянию на 1 января 2012 г. 61,3% общей протяженности автомобильных дорог федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям, 26,7% протяженности обслуживают движение в режиме перегрузки. В связи с активизацией перевозочной деятельности и увеличением транспортной нагрузки на автомобильные дороги по мере выхода из мирового финансового кризиса при объемах работ по реконструкции и капитальному ремонту дорог, соответствующих объемам финансирования, установленных в федеральном бюджете на 2012 год и плановый период 2013 - 2014 годы, доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, не соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составит в 2013 году 54,6%, а доля автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, - 32,3%.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям экономики и населения страны, является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития Российской Федерации.

Данная проблема, характерная для всех стран мира, в Российской Федерации усиливается последствиями существовавших на протяжении более 80 лет условий экономической изоляции и жесткого контроля за производством автотранспортных средств. В области автомобильных

дорог это привело к занижению роли автотранспортной инфраструктуры. Дорожные конструкции не рассчитывались на обслуживание потоков тяжелых грузовых автомобилей и автопоездов. Конструкции проезжей части дорог, мосты были рассчитаны на пропуск выпускавшихся отечественной промышленностью автомобилей с нагрузками 6 - 10 тонн на ось и не соответствуют современным требованиям, что приводит к их ускоренному износу при пропуске эксплуатируемых в настоящее время транспортных средств.

По данным ежегодно проводимой диагностики основная доля автомобильных дорог федерального значения имеет по одной полосе движения в каждом направлении, только 10% их общей протяженности имеют многополосную проезжую часть, что не позволяет обеспечить достаточную пропускную способность автомобильных дорог, безопасное и высокоскоростное обслуживание современных транспортных средств.

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

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

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

Российская Федерация в 2 - 3 раза отстает от развитых стран мира по протяженности и плотности дорожной сети. Более быстрый рост интенсивности движения на автомобильных дорогах по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автомобильных дорог приводит к росту уровня аварийности на сети автомобильных дорог общего пользования. Таким образом, развитие автомобильных дорог является ключевой задачей снятия инфраструктурных ограничений экономического роста.

В связи с этим важнейшим событием для дорожной отрасли стало создание в 2011 году Федерального дорожного фонда, который аккумулируя целевые средства, направляемые на содержание и развитие

дорог, позволит обеспечить дорожное хозяйство надежным источником финансирования.

В соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации с 2012 года созданы дорожные фонды субъектов Российской Федерации, предусмотрена возможность создания муниципальных дорожных фондов.

Концентрация средств бюджетов субъектов Российской Федерации в дорожных фондах позволит существенно ускорить решение проблем ликвидации территориальной разобщенности регионов, улучшения состояния автомобильных дорог, повышения качества обслуживания пользователей.

В части автомобильных дорог федерального значения создание, совершенствование и обеспечение функционирования дорожного хозяйства, в том числе в части автомобильных дорог федерального значения, обеспечивается Федеральным дорожным агентством, определенным ответственным исполнителем подпрограммы "Дорожное хозяйство" (далее - подпрограмма).

Значительная часть задач, стоящих перед дорожным хозяйством, предусмотренных данной Государственной программой, будет решаться в рамках федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект). Вместе с тем, задачи в области ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения, повышения уровня мобилизационной готовности дорожного хозяйства, ряд других задач и функций, предусмотренных Положением о Федеральном дорожном агентстве, не входят в состав вышеуказанных программ. Их предусмотрено решать в рамках подпрограммы.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Государственная политика Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства на долгосрочный период определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р), которой установлено, что для достижения цели создания условий повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения необходимо обеспечить:

увеличение пропускной способности опорной транспортной сети, ликвидацию разрывов и узких мест, в том числе путем строительства и реконструкции федеральных и региональных автомобильных дорог, комплексного развития Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов;

повышение конкурентоспособности транспортной системы и реализацию транзитного потенциала, в том числе путем развития автодорожных пунктов пропуска, строительства на основных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях обходов крупных городов и территорий сопредельных стран, внеклассных мостов, подъездов к крупнейшим транспортным узлам, морским и речным портам, аэропортам, пунктам пропуска и терминалам;

транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территорий Сибири и Дальнего Востока и разработки новых месторождений полезных ископаемых, в том числе путем строительства новых автомобильных дорог с целью расширения возможностей для транспортировки грузов из районов Севера и восточных регионов Российской Федерации, осуществления реализации проектов, являющихся ключевыми в освоении соответствующих регионов России;

формирование и распространение новых транспортных технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, в том числе путем обеспечения современным информационно-техническим оснащением и системами навигации транспортных узлов и коммуникаций;

комплексную безопасность и устойчивость функционирования транспортной системы, в том числе путем повышения транспортной безопасности и безопасности дорожного движения.

Данные приоритеты детализированы в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р), а также утвержденных в установленном порядке стратегиях социально-экономического развития федеральных округов.

С учетом вышеуказанных долгосрочных приоритетов государственной политики в сфере дорожного хозяйства, а также в соответствии с целями Программы определены следующие цели подпрограммы:

снижение транспортных издержек пользователей автомобильных дорог;

повышение комплексной безопасности в сфере дорожного хозяйства.

Достижение цели снижения транспортных издержек пользователей автомобильных дорог в подпрограмме обеспечивается в рамках решения задачи по обеспечению функционирования сети автомобильных дорог федерального значения. Решение этой задачи позволит увеличить долю автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, соответствующих нормативным требованиям, в 2020 году до 85,07% общей протяженности автомобильных дорог федерального значения. Достижение этого результата характеризует степень удовлетворения потребностей государства, бизнеса, населения в ускорении перевозок грузов, снижении времени нахождения пассажиров в пути, уменьшении транспортной составляющей в цене сырья и продукции.

Достижение цели повышения комплексной безопасности в сфере дорожного хозяйства, находящегося в ведении Федерального дорожного агентства, осуществляется путем решения задач по повышению уровня мобилизационной готовности объектов дорожного хозяйства и безопасности дорожного движения. Кроме того, реализация задач в рамках достижения данной цели позволит также сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду.

Результатами решения этих задач станет приобретение организациями на условиях софинансирования в виде субсидий из федерального бюджета автотранспортных средств для пополнения колонн войскового типа общим количеством 811 единиц и снижение количества дорожно-транспортных происшествий на 1 тыс. автотранспортных средств с сопутствующими дорожными условиями на 16,2% к уровню 2011 года.

Значимым результатом реализации подпрограммы также станет повышение эффективности государственного управления, качества и оперативности предоставления государственных услуг, в том числе путем внедрения и расширения применения информационных систем и инновационных технологий. Количество используемых инновационных технологий, материалов, конструкций, машин и механизмов возрастет в 1,7 раза к уровню 2011 года, доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в которых будут применяться инновационные технологии, материалы, конструкции машин увеличится в 1,73 раза к уровню 2011 года.

Показатели решения задач и реализации основных мероприятий подпрограммы приведены в Приложении 1 к Программе.

Подпрограмма реализуется в 2013 - 2020 годах в один этап.

Основными приоритетами развития автомобильных дорог на период до 2020 года являются:

ликвидация на сети автомобильных дорог федерального значения узких мест путем приведения транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие требованиям нормативных документов;

улучшение состояния автомобильных дорог федерального значения в пределах крупных транспортных узлов на основных направлениях перевозок;

совершенствование транспортно-эксплуатационного состояния автодорожных маршрутов, входящих в состав международных транспортных коридоров, на основе их приведения в соответствие с параметрами участков международных автодорожных маршрутов, проходящих по территории государств, сопредельных с Российской Федерацией;

повышение уровня безопасности движения по автодорогам в том числе путем совершенствования обустройства автомобильных дорог современными типами барьерных ограждений, пешеходными переходами в разных уровнях, улучшением освещения и разметки;

поэтапное приведение прочностных характеристик магистральных автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них в соответствие с требованиями национальных стандартов;

приведение в нормативное состояние полосы отвода автомобильных дорог;

введение повсеместного весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения.

3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Подпрограммой предусмотрена реализация трех основных мероприятий, направленных на решение задач и достижение целей подпрограммы.

Выполнение основных мероприятий подпрограммы будет способствовать реализации инновационного сценария социально-экономического развития, предусмотренного в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года.

Последовательность решения задач и реализации мероприятий определяется Минтрансом России с участием ответственного исполнителя подпрограммы в рамках процедур управления Программой.

Решение задач по обеспечению функционирования сети автомобильных дорог федерального значения и повышению безопасности дорожного движения обеспечивается реализацией комплекса мероприятий по реконструкции, капитальному ремонту, ремонту сети автомобильных дорог федерального значения. Основное мероприятие по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, является одним из важнейших мероприятий в рамках данной задачи.

В настоящее время в связи с недостаточным финансированием данного мероприятия имеется существенное отставание объемов выполнения капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог федерального значения от объемов, вытекающих из межремонтных сроков, установленных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 ноября 2007 г. № 157. Не могут быть выполнены в полной мере требования данного приказа в части периодичности проведения видов работ по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них. В целях ликвидации данного отставания Правительством Российской Федерации принято постановление от 23 августа 2007 г. № 539 "О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета". Срок завершения перехода на финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения по указанным нормативам затрат установлен частью 4.1 статьи 62 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в 2014 году.

Для реализации мероприятия подпрограммы предусматривается обеспечить в соответствии с выделяемыми объемами финансирования:

круглогодичное содержание сети федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них с учетом требований нормативных документов и условий безопасности движения;

осуществление капитального ремонта и ремонта федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них на основе мониторинга и анализа транспортно-эксплуатационного состояния дорог;

проведение диагностики и оценки транспортно-эксплуатационного состояния федеральных автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

выполнение мероприятий, направленных на снижение отрицательного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду;

обеспечение охраны искусственных сооружений на федеральных автомобильных дорогах.

Реализация данного мероприятия позволит:

довести долю протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, находящихся в ведении Федерального дорожного агентства, соответствующих нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационным показателям до 85,07%;

обеспечить сохранность существующей дорожной сети за счет выполнения работ по содержанию и ремонту существующих автомобильных дорог в соответствии с предусмотренными на эти цели объемами финансирования;

сократить транспортные издержки, повысить скорость движения, улучшить качество и снизить время перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом;

повысить безопасность дорожного движения, снизив количество дорожно-транспортных происшествий на 1 тыс. автотранспортных средств с сопутствующими дорожными условиями, на 16,2% к уровню 2011 года;

повысить эффективность бюджетных расходов путем совершенствования системы управления, развития системы закупок для государственных нужд в дорожном хозяйстве и ценообразования;

повысить качество дорожных работ с использованием новых технологий и материалов, внедрить достижения научно-технического прогресса.

Задача по обеспечению мобилизационной готовности объектов дорожного хозяйства будет решена путем реализации в подпрограмме мероприятия "Обновление парка автоколонн войскового типа", в рамках которого осуществляются меры, направленные на поддержание количества транспортных средств автоколонн войскового типа на необходимом уровне за счет предоставления субсидий из федерального бюджета

организациям, приобретающим автомобили для пополнения подвижного состава указанных автомобильных колонн. Реализация мероприятия осуществляется на основании постановления Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2003 г. № 195 "Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям транспорта, осуществляющим приобретение автомобильной техники для пополнения подвижного состава автомобильных колонн войскового типа" в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 25 марта 2010 г. № 181. Результаты реализации этого мероприятия будут непосредственно влиять на показатель "Количество автотранспортных средств парка автоколонн войскового типа, приобретенных с использованием государственной поддержки".

Реализация мероприятия "Создание условий для реализации Программы в сфере дорожного хозяйства", направлена на обеспечение условий для выполнения государственными служащими функций по управлению подпрограммой в рамках реализации Программы, а также на оказание государственных услуг и управление государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. Для выполнения указанных функций Федеральное дорожное агентство наделено соответствующими полномочиями.

Мероприятие "Создание условий для реализации Программы в сфере дорожного хозяйства" осуществляется за счет средств федерального бюджета, обеспечивает деятельность государственных служащих и подведомственных учреждений, а также привлечение независимых экспертов.

Результаты реализации этого мероприятия будут непосредственно влиять на достижение запланированных величин всех показателей подпрограммы.

В сфере развития инноваций предусматривается реализация инновационного проекта "Инновационная дорога". При реализации проекта планируется внедрение интеллектуальных транспортных систем и инновационных технологий, включающих новые дорожные покрытия, строительство и усиление мостов, освещение участков дорог, улиц и тротуаров с использованием светильников из светодиодов. Реализация проекта позволит построить и ввести в эксплуатацию участки дорог с использованием современных инновационных материалов и технологий в целях увеличения экономичности, безопасности и экологичности автомобильных дорог, определить на основе опыта эксплуатации данных

участков оптимальный типовой набор инновационных технологий для применения на различных участках федеральных, региональных и муниципальных автомобильных дорог, создать нормативную базу для широкомасштабного применения инновационных технологий при строительстве и реконструкции автомобильных дорог.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их реализации представлены в Приложении 2 к Программе.

4. Характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования в сфере реализации подпрограммы направлен на создание условий для ее эффективной реализации. Он включает в себя финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

Финансово-экономические и правовые меры в сфере подпрограммы предусматривают принятие нормативных правовых актов, необходимых для выполнения основных мероприятий подпрограммы, а также привлечение для ее реализации финансовых средств.

Для реализации основного мероприятия по содержанию и ремонту автомобильных дорог федерального значения приняты постановления Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 г. № 539 "О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета", от 14 ноября 2009 г. № 928 "Об утверждении правил организации и проведения работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения", приказы Министерства транспорта Российской Федерации от 12 ноября 2007 г. № 160 "Об утверждении классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них" от 1 ноября 2007 г. № 157 о периодичности проведения видов работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования федерального значения. Принят также ряд нормативных правовых актов, необходимых для обеспечения сохранности автомобильных дорог федерального значения путем установления временных ограничений движения по ним, введения правил проезда крупногабаритных и тяжеловесных автотранспортных средств, возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами,

осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам.

В целях повышения стабильности и увеличения объемов финансирования дорожной инфраструктуры Федеральным законом от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации" внесены поправки в Бюджетный кодекс Российской Федерации, предусматривающие создание Федерального дорожного фонда, дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов.

Для реализации мероприятия "Обновление парка автоколонн войскового типа" приняты Правила предоставления субсидий организациям транспорта, осуществляющим приобретение автомобильной техники для пополнения подвижного состава автомобильных колонн войскового типа (постановление Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2003 г. № 195).

Сведения об основных мерах правового регулирования на транспорте представлены в Приложении 4 к Программе. Своевременное принятие законодательных и нормативных правовых актов является основным условием эффективной и полной реализации подпрограммы.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

В рамках подпрограммы услуги (работы) предоставляются (выполняются) казенными учреждениями. Установление государственных заданий не планируется.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Субъекты Российской Федерации не принимают участие в реализации основных мероприятий подпрограммы. Реализация инвестиционных проектов и софинансирование мероприятий, предусматривающих участие субъектов Российской Федерации, в рамках подпрограммы будет осуществляться в соответствии с соглашениями о предоставлении субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации, заключаемых между Федеральным дорожным агентством и администрацией субъекта Российской Федерации. Порядок и условия заключения вышеуказанных соглашений, их основные положения определяются соответствующими нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Акционерные общества, научные и иные организации могут участвовать в реализации подпрограммы по государственным контрактам на общих основаниях в соответствии с законодательством о закупках для федеральных государственных нужд.

8. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Расходы по подпрограмме составят за 2013 - 2020 годы 1 956 119 913,69 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 1 956 103 923 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), в том числе из средств Федерального дорожного фонда - 1 953 756 609,2 тыс. рублей; из консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 15 990,69 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:

в 2013 году, всего - 174 585 635,95 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 174 583 865,3 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 160 637,4 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 1 770,65 тыс. рублей;

в 2014 году, всего - 211 134 248,75 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 211 132 478,1 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 210 856 658,80 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 1 770,65 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 224 588 669,95 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 224 586 809,00 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 224 317 633 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 1 860,95 тыс. рублей;

в 2016 году, всего - 243 844 772,06 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 243 842 816,2 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 243 554 213,80 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 1 955,86 тыс. рублей;

в 2017 году, всего - 255 007 726,22 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 255 005 684,30 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 254 707 625,10 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 2 041,92 тыс. рублей;

в 2018 году, всего - 267 597 775,53 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 267 595 660,1 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 267 287 887,3 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 2 115,43 тыс. рублей;

в 2019 году, всего - 282 842 770,39 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 282 840 578,8 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 282 522 974,7 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 2 191,59 тыс. рублей;

в 2020 году, всего - 296 518 314,84 тыс. рублей, из них:

средства федерального бюджета - 296 516 031,2 тыс. рублей (расходы на прочие нужды), включая средства Федерального дорожного фонда - 296 188 743,2 тыс. рублей;

средства консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 2 283,64 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают действующие расходные обязательства в размере 610 303 152,4 тыс. рублей (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах) и принимаемые расходные обязательства в размере 1 345 800 770,6 тыс. рублей (финансирование мероприятий Подпрограммы в 2016 - 2020 годах).

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию целей подпрограммы представлена на 2013 - 2020 годы в Приложениях 6 и 7 к Программе.

9. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы.

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и инструментов государственной политики, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере развития транспортной системы Российской Федерации.

Реализация подпрограммы осуществляется в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач Программы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

макроэкономические риски, связанные с нестабильностью мировой экономики, в том числе с колебаниями цен на энергоносители. Влияние негативных последствий мирового финансового кризиса в 2009 - 2011 годах привело к вынужденному изменению приоритетов

финансирования строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов, а также замедлению перехода на финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения по нормативам затрат, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23 августа 2007 г. № 539. Концентрация средств на завершении ранее начатых объектов и исключение большей части вновь начинаемых объектов реконструкции привели к резкому уменьшению технологических заделов на строительстве и реконструкции автомобильных дорог и мостовых сооружений, существенному падению объемов ввода объектов в эксплуатацию в 2010 - 2013 годах, незапланированному увеличению транспортной нагрузки на автомобильные дороги федерального значения, увеличению потребности финансирования капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог. Риск дальнейшего воздействия этих негативных факторов, недостаточность количества вновь начинаемых объектов реконструкции и темпов восстановления технологических заделов на строительстве и реконструкции автомобильных дорог и мостовых сооружений при разработке федеральной адресной инвестиционной программы на очередной год и плановый период может привести к дальнейшему замедлению роста объемов капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог и связанного с этим приведения транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети в нормативное состояние.

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

Реализация подпрограммы сопряжена с законодательными рисками. Эффективная и динамичная реализация мероприятий подпрограммы во многом будет зависеть от совершенствования нормативной правовой базы в сфере Градостроительного кодекса Российской Федерации, законодательства о закупках для государственных (муниципальных) нужд.

Реализация подпрограммы сопряжена с природными и техногенными рисками. В связи с отставанием темпов приведения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями от увеличения объемов обслуживаемых транспортных потоков усиливается негативное влияние на состояние дорог независящих от деятельности органов управления дорожным хозяйством опасных природных процессов и техногенных факторов. Масштаб воздействия этих процессов и факторов может увеличиваться в связи с деградацией дорожных конструкций из-за увеличения транспортной нагрузки в условиях вышеуказанного отставания осуществления ремонтных работ. Для ликвидации последствий этих воздействий потребуются дополнительные капитальные вложения, которые не могут быть запланированы заранее, что приведет к отвлечению средств с других объектов и мероприятий подпрограммы. Достижение показателей подпрограммы в значительной степени зависит от стабильности положений Налогового кодекса Российской Федерации, касающихся ставок акцизов на автомобильное топливо, являющихся источником формирования дорожных фондов. Снижение ставок и доли акцизов в цене автомобильного топлива будет вести к уменьшению доходов дорожных фондов и уменьшению в связи с этим объемов дорожных работ при одновременном повышении привлекательности автомобильного транспорта для грузовладельцев по сравнению с другими видами транспорта, увеличении нагрузки на автомобильные дороги и увеличении потребности в расходах на их содержание и ремонт.

Управление рисками при реализации подпрограммы и минимизация их негативных последствий при выполнении подпрограммы будет осуществляться на основе оперативного и среднесрочного планирования работ.

Система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры, направленные на управление рисками:

оптимизация распределения конкретных рисков между исполнителями подпрограммы с учетом их реальных возможностей по управлению соответствующими рисками;

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий, своевременной корректировки планов и программ для обеспечения наиболее эффективного использования выделенных ресурсов;

применение вариантного подхода при планировании мероприятий;

периодическая корректировка состава программных мероприятий и показателей с учетом достигнутых результатов и текущих условий реализации подпрограммы.

Подпрограмма "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание"

Ответственный исполнитель подпрограммы	-	Федеральное агентство воздушного транспорта
Соисполнители подпрограммы	-	нет
Программно-целевые инструменты подпрограммы	-	нет
Цели подпрограммы	-	повышение доступности услуг воздушного транспорта для населения; повышение комплексной безопасности и устойчивости в сфере гражданской авиации
Задачи подпрограммы	-	обеспечение перевозки пассажиров на социально-значимых маршрутах; обновление парка воздушных судов; создание условий для сохранения равенства прав всех пользователей на использование воздушного пространства и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов согласно обязательствам, принятым Российской Федерацией; повышение уровня поисково- и аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов и космических аппаратов до уровня, соответствующего международным и национальным требованиям
Показатели (индикаторы) подпрограммы	-	количество перевезенных пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки;

		количество перевезенных пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки; количество перевезенных пассажиров на региональных авиалиниях; количество воздушных судов, по которым авиакомпаниям предоставляется мера государственной поддержки, и находящихся во владении и пользовании авиакомпаний по договорам лизинга независимо от государства-производителя; количество самолето-вылетов из аэропортов расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, охваченных государственной поддержкой; количество самолето-вылетов из аэропортов, включенных в федеральные казенные предприятия; число полетов обслуженных аэронавигационной системой (к 2011 году); уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов; производительность труда на воздушном транспорте (к 2011 году)
Этапы и сроки реализации подпрограммы	-	Подпрограмма реализуется в один этап в период 2013 - 2020 годы
Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	-	Объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета составляет всего - 148249707,63 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 год - 17298997,8 тыс. рублей, 2014 год - 19583997,9 тыс. рублей, 2015 год - 17996224,7 тыс. рублей, 2016 год - 18623909,64 тыс. рублей, 2017 год - 18649736,67 тыс. рублей, 2018 год - 18673198,6 тыс. рублей, 2019 год - 187011749,81 тыс. рублей, 2020 год - 18721892,51 тыс. рублей.

Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	-	повышение доступности услуг воздушного транспорта для населения за счет: ежегодной перевозки не менее 250 тыс. пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении; ежегодной перевозки не менее 320 тыс. пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки; увеличение на 46,9% количества пассажиров, перевозимых на региональных авиалиниях; обеспечение до 21,3 тыс. в год самолето-вылетов из аэропортов, включенных в федеральные казенные предприятия; обеспечение до 15,8 тыс. в год самолето-вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; приобретение авиакомпаниями за период реализации Программы 478 воздушных судов при государственной поддержке; рост числа полетов, обслуженных аэронавигационной системой, на 76,8% к уровню 2011 года; повышение комплексной безопасности и устойчивости в сфере гражданской авиации, обеспечение 100% уровня охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов; рост производительности труда на 74,6% к уровню 2011 года.

1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Воздушный транспорт выполняет важную социально-экономическую роль, обеспечивая необходимую транспортную доступность и осуществление функции географической связности регионов Российской Федерации.

Устойчивое развитие гражданской авиации является гарантией свободного перемещения авиапассажиров и грузов, обеспечения

целостности и национальной безопасности государства, модернизации экономики, улучшения условий и уровня жизни населения.

В настоящее время состояние авиатранспортной инфраструктуры и отечественной гражданской авиации в целом не отвечают потребностям социально-экономического развития страны. Состояние местных и региональных авиационных перевозок, особенно в районах Восточной Сибири и Дальнего Востока характеризуется как критическое.

Снижается конкурентоспособность, экономическая эффективности и безопасность воздушного транспорта. Около 70% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены более 20 лет назад, срочного проведения реконструкции требует 12% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием. Только 65% аэродромов оборудованы системой светосигнального оборудования (71 аэродром светосигнальным оборудованием с огнями высокой интенсивности, 144 аэродрома - с огнями малой интенсивности).

Более 60% территории Российской Федерации относится к регионам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, где авиация, зачастую, является единственным средством обеспечения транспортной доступности. В свою очередь доступность транспортных услуг относится к числу важнейших факторов, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики. В ряде регионов, таких как Европейский Север, значительная часть Сибири, северо-восточная и островная часть Дальневосточного региона, воздушный транспорт является единственным магистральным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией России.

За последние годы гражданская авиация в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в труднодоступных районах претерпела существенные изменения. Значительно сократилось количество регулярных авиационных связей, закрылись многие местные аэропорты, основные производственные фонды аэропортов изношены на 80 - 90%.

Между многими областными городами, крупными административными и культурными центрами утрачено прямое авиационное сообщение. Осуществить такой перелет возможно только через Москву, Санкт-Петербург или через очень ограниченное число городов.

Большое количество населенных пунктов страны в Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральном округах не имеет регулярной

транспортной связи с местными административными и культурными центрами, поскольку здесь отсутствует круглогодичная альтернатива авиационному транспорту. Данное положение препятствует реализации конституционного права граждан Российской Федерации на свободное передвижение.

Состояние парка воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации нельзя считать оптимальным. Средний возраст воздушных судов растет, что говорит о низких темпах его обновления. Для магистральных пассажирских самолетов он составляет 17 лет, а для региональных приближается к 30 годам.

Анализ типов, состояния парка воздушных судов иностранного производства и их стоимостных характеристик, наиболее распространенных в настоящее время при использовании на внутренних региональных и местных авиамаршрутах, показывает, что прогнозируемая в ближайшие 5 лет потребность в приобретении или замене устаревшего парка воздушных судов, используемых в настоящее время для региональных и местных авиаперевозок, на более современные иностранные аналоги по аналогам CRJ 100/200, ATR 42/72 составляет 200 единиц и по аналогам SAAB 2000/340 - 50 единиц. Необходимость замены обусловлена выводом из эксплуатации отечественных типов воздушных судов Ту-134, Як-40, Ан-24 в связи с вступлением в силу с 1 января 2012 г. нормативных требований по обязательному оснащению воздушных судов системами оповещения об опасном сближении с землей (EGPWS) и опасном сближении воздушных судов в воздухе (TCAS).

В целом потребность в поставках пассажирских самолетов для российских авиакомпаний в период до 2020 года оценивается в 1000 - 1300 воздушных судов.

В то же время размеры территории страны, недостаточное развитие наземных транспортных коммуникаций, особенно в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока определяют необходимость обеспечения устойчивого авиационного сообщения с этими регионами.

Необходимо разработать концепцию развития социально-значимых региональных и местных авиаперевозок, предусматривающую скоординированное развитие аэропортовой инфраструктуры и авиационной промышленности, а также внести в нормативные правовые акты понятие "малая авиация".

Аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства России является важной составляющей частью

авиатранспортного процесса. Создание развитой национальной сети воздушных сообщений и обеспечение безопасного и надежного аэронавигационного обслуживания способствуют решению транспортных проблем, а также обеспечению экономически эффективной деятельности транспортного комплекса на территории Российской Федерации.

Основу технического обеспечения Единой системы организации воздушного движения составляют традиционные радиотехнические системы, ограниченные по дальности действия, точности и функциональным возможностям. Их использование малоэффективно на низких высотах полета, в условиях обеспечения воздушного движения над большими водными пространствами, малонаселенной и труднодоступной местностью. Системы связи, навигации и наблюдения центров Единой системы, выработавшие свой технический ресурс и требующие замены, составляют по различным типам от 56 до 85%. Кроме того, 70% эксплуатируемого самолетного парка, подлежащего в ближайшее время списанию, имеет на борту аэронавигационные системы и навигационные комплексы, не удовлетворяющие современным требованиям. Большая часть этих систем нуждается в замене.

Поиск и спасание является одним из видов аэронавигационного обслуживания. Для решения задач поисково-спасательного обеспечения учреждения, осуществляющие эту деятельность, должны оснащаться средствами десантирования, аварийно-спасательным оборудованием, имуществом и снаряжением, в них организуются учебные базы. Оперативность поиска и спасания зависит от уровня прикрытия территории страны поисково-спасательными силами и средствами. Расширение прикрытия территории страны позволит сократить время проведения поисково-спасательных операций.

Кроме того, от уровня профессиональной подготовки спасателей и других работников поисково-спасательных служб, их готовности к выполнению поисковых и спасательных работ, от степени технической оснащенности подразделений службы поисково-спасательного обеспечения в значительной степени зависит повышение выживаемости при авиационных происшествиях и космических событиях, а также финансовая устойчивость авиакомпаний.

Значительная часть проблем, стоящих перед гражданской авиацией, предусмотренных Программой, будет решаться в рамках федеральных целевых программ "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект) и "Модернизация Единой системы организации

воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект) и Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. Вместе с тем, задачи по обеспечению потребности в перевозках пассажиров на социально-значимых маршрутах, охвату территории Российской Федерации деятельностью специализированных спасательных служб, ряд других задач и функций, предусмотренных Положением о Федеральном агентстве воздушного транспорта, предусмотрено решать в рамках подпрограммы "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание" (далее - подпрограмма).

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Приоритеты государственной политики сфере обеспечения развития гражданской авиации и реформирования системы организации воздушного движения определены Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года, Концепцией создания и развития Аэронавигационной системы России (одобренной Правительством Российской Федерации 4 октября 2006 г.) и Концепцией развития аэропортовой сети Российской Федерации на период до 2020 года (совместный приказ Минтранса России и Минобороны России от 29 мая 2008 г. № 003/0021).

Исходя из приоритетов государственной политики, а также в соответствии с целями Программы определены цели и задачи подпрограммы.

Цель 1 - повышение доступности услуг воздушного транспорта для населения.

Достижение данной цели осуществляется за счет обеспечения перевозки пассажиров на социально- значимых маршрутах, в том числе в районы Крайнего Севера и Калининградской области. Решение данной задачи обеспечивает поддержку авиатранспортной инфраструктуры и развитие региональных и местных авиаперевозок в Северном, Сибирском и Дальневосточном регионах страны, а также способствует созданию условий для осуществления перевозок пассажиров с Дальнего Востока и из Калининградской области, как регионов, имеющих важное геополитическое значение. Достижение цели обеспечивается также за счет

решения задач по обновлению парка воздушных судов и созданию условий для сохранения равенства прав всех пользователей на использование воздушного пространства и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов согласно обязательствам, принятым Российской Федерацией.

Решение задач позволит достигнуть следующих результатов:

увеличение почти в 1,5 раза объема перевозок пассажиров на региональных авиалиниях;

повышение доступности услуг воздушного транспорта для населения за счет ежегодной перевозки не менее 250 тыс. пассажиров из Калининградской области в европейскую часть страны и в обратном направлении, не менее 320 тыс. пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть и в обратном направлении за счет мер государственной поддержки, обеспечения до 21,3 тыс. в год самолето-вылетов из аэропортов, включенных в федеральные казенные предприятия, и до 15,8 тыс. в год самолето-вылетов из аэропортов, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, приобретения авиакомпаниями за период реализации Программы 478 воздушных судов при государственной поддержке;

рост числа полетов, обслуженных аэронавигационной системой, на 76,8% к уровню 2011 года;

рост производительности труда на воздушном транспорте на 74,6% к уровню 2011 года (в 2011 году - 6073,3 тыс. рублей на 1 работника).

Цель 2 - повышение комплексной безопасности и устойчивости в сфере гражданской авиации.

Достижение данной цели будет осуществляться за счет решения задачи по повышению уровня поисково- и аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов и космических аппаратов до уровня, соответствующего международным и национальным требованиям.

Решение задачи позволит обеспечить 100% покрытие территории Российской Федерации (включая территориальные воды) и зоны международной ответственности Российской Федерации зоной ответственности авиапредприятий, обеспечивающих поисково-спасательное обеспечение полетов, с обеспечением в каждой зоне требований нормативной документации по времени реагирования и прибытия в контрольную точку, обеспечить своевременный сбор информации о воздушной обстановке Российской Федерации в целях

поддержания высокого уровня национальной безопасности Российской Федерации в сфере контроля воздушного пространства.

Показатели (индикаторы) подпрограммы по годам ее реализации представлены в Приложении 1 к Программе.

Реализация подпрограммы предусматривается с 2013 по 2020 годы в 1 этап.

Основными приоритетами в период реализации подпрограммы являются развитие региональных с целью повышения авиационной подвижности населения, обеспечение транспортного обслуживания отдаленных и труднодоступных регионов и поддержание на требуемом уровне систем безопасности на воздушном транспорте.

3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Для решения задач и достижения поставленных целей подпрограммой предусматривается осуществление ряда основных мероприятий.

Мероприятие "Содействие повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок" обеспечивается за счет реализации мер по обеспечению доступности внутренних региональных и местных перевозок пассажиров воздушным транспортом, предоставления российским авиакомпаниям субсидий на возмещение части их затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда, получаемые российскими авиакомпаниями от российских лизинговых компаний по договорам лизинга для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок, а также субсидирования воздушных перевозок пассажиров по направлениям Дальний Восток и Калининградская область, региональных перевозок на территории Приволжского федерального округа, финансирования программы подготовки пилотов для региональных авиаперевозок.

Мероприятие "Государственная поддержка авиапредприятий, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях" обеспечивается за счет реализации мер государственной поддержки аэропортов и федеральных казенных предприятий, расположенных и обслуживающих районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Перечисленные мероприятия, создавая условия и механизмы консолидированного развития территории в рамках

единого федеративного государства, в свою очередь направлены на снижение тарифа на авиаперевозку до приемлемого уровня, обеспечивающего транспортную доступность для населения, и на обеспечение приемлемого уровня аэропортовых сборов при безубыточном функционировании аэропортов.

Мероприятие "Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте" включает создание новых региональных поисково-спасательных баз гражданской авиации и привлечение на дежурство поисково-спасательных воздушных судов в районах, не обеспеченных в поисково-спасательном отношении (находящихся за пределами досягаемости дежурных воздушных судов поисково-спасательных служб), а также оснащение всех региональных поисково-спасательных баз современными средствами поиска и спасания.

В целях создания условий для сохранения прав всех пользователей на использование воздушного пространства согласно обязательствам, принятым Российской Федерацией, осуществляется мероприятие "Возмещение расходов за аэронавигационное обслуживания и услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них".

Мероприятие "Создание условий для реализации Программы в сфере гражданской авиации и аэронавигационного обеспечения" направлено на обеспечение условий для выполнения государственными служащими функций, в том числе по управлению подпрограммой в рамках реализации Программы, мероприятия по научному обеспечению реализации подпрограммы, а также на обеспечение функционирования координационного центра Россия-НАТО. Мероприятие осуществляется за счет средств федерального бюджета посредством выполнения функций государственными органами и подведомственными учреждениями. Результаты реализации этого мероприятия будут непосредственно влиять на достижение всех запланированных показателей подпрограммы.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их выполнения представлены в Приложении 2 к Программе.

4. Характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного и правового регулирования в сфере реализации подпрограммы направлен на создание условий для ее эффективной реализации. Он включает в себя финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

Финансово-экономические меры государственного регулирования предусматривают снижение действующих ставок налогов и пошлин, взимаемых при ввозе, в том числе временном, на территорию таможенного союза иностранных пассажирских воздушных судов, которые не производятся в России.

Снижение действующих ставок налогов и пошлин, взимаемых при ввозе, в том числе временном, на территорию таможенного союза иностранных воздушных судов, аналоги которых не производятся на территории Российской Федерации, позволит обновить парк воздушных судов и повысить безопасность пассажирских воздушных перевозок. Данное решение должно быть согласовано с планами развития отечественной авиационной промышленности и прогнозом серийного производства гражданских самолетов.

Финансово-экономические меры государственного регулирования в сфере гражданской авиации представлены в Приложении 3 к Программе.

Сведения об основных мерах правового регулирования на воздушном транспорте представлены в Приложении 4 к Программе.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией подпрограммы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы

В сфере гражданской авиации в рамках реализации подпрограммы предусматривается оказание государственных услуг, осуществляемых государственными учреждениями, подведомственными Федеральному агентству воздушного транспорта.

В целях достижения целей и решения задач подпрограммы государственными учреждениями оказываются услуги в рамках основного мероприятия "Обеспечение охвата территории Российской Федерации деятельностью специализированных поисково- и аварийно-спасательных служб на воздушном транспорте", в том числе:

обеспечение оперативной деятельности единой системы авиационно-космического поиска и спасания при проведении поисково-спасательных работ в чрезвычайных ситуациях при авиационных событиях и происшествиях;

проведение специальных исследований аварийных объектов авиационной техники и наиболее опасных событий, связанных с расследованием авиационных происшествий и инцидентов;

ведение учета авиационных происшествий и инцидентов;

обеспечение разработки мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов;

проведение работ по оценке тенденций изменения технического состояния авиационной техники и по парку воздушных судов и оценка влияния надежности авиатехники на безопасность полетов;

информационное обеспечение федеральных органов исполнительной власти и иных заинтересованных организаций сведениями о результатах расследования авиационных происшествий, инцидентов и других авиационных событий.

Перечень государственных услуг (работ) и прогноз сводных показателей государственных заданий на оказание государственных услуг приведены в Приложении 5 к Программе.

6. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Акционерные общества, научные и иные организации могут участвовать в реализации подпрограммы по государственным контрактам на общих основаниях в соответствии с законодательством о закупках для федеральных государственных нужд.

Федеральное государственное унитарное предприятие "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации" (далее - ФГУП "Госкорпорация по ОрВД") образовано в соответствии постановлением Правительства Российской

Федерации от 14 мая 1996 г. № 583. ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" создано в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства в аэронавигационном обслуживании, обеспечения безопасности и регулярности полетов воздушных судов. Для достижения указанных целей основной задачей ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" является предоставление аэронавигационного обслуживания пользователям воздушного пространств.

Деятельность ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" осуществляется по следующим направлениям:

совершенствование организации и контроля обслуживания воздушного движения (далее - ОВД);

участие в формировании рациональной структуры воздушного пространства;

повышение уровня профессиональной подготовки персонала органов ОВД;

поддержание эксплуатационной готовности технических систем и средств ОВД;

участие в проведении единой технической политики в области модернизации и развития Единой системы организации воздушного движения;

повышение эффективности экономической и финансовой деятельности;

осуществление инвестиционной деятельности в области организации воздушного движения.

Объем и характер участия ФГУП "Госкорпорация по ОрВД" в Программе определяется программами деятельности предприятия, утверждаемыми в установленном порядке. В этих документах представлены цели, задачи, индикаторы и целевые показатели развития ФГУП "Госкорпорация по ОрВД", основные мероприятия, очередность и сроки их реализации, объем работ по строительству и реконструкции объектов Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

Мероприятия по развитию Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации реализуются в федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект).

7. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Всего расходы по подпрограмме за 2013 - 2020 гг. составят 148 249 707,63 тыс. рублей из федерального бюджета.

В том числе: капитальные вложения - 2 222 070,8 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 274 279,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 145 753 357,63 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:

в 2013 году, всего - 17 298 997,8 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34 284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 16 642 642,1 тыс. рублей;

в 2014 году, всего - 19 583 997,9 тыс. рублей, в том числе:

капитальные вложения - 1 600 000 тыс. рублей;

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34 284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 17 949 713 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 17 996 224,7 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34 284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 17 961 939,8 тыс. рублей;

в 2016 году, всего - 18 623 909,64 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34 284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 18 589 624,74 тыс. рублей;

в 2017 году, всего - 18 649 736,67 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 18 615 451,77 тыс. рублей;

в 2018 году, всего - 18 673 198,6 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34 284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 18 638 913,7 тыс. рублей;

в 2019 году, всего - 18 701 749,81 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34 284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 18 667 464,91 тыс. рублей;

в 2020 году, всего - 18 721 892,51 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 34 284,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 18 687 607,61 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают:

действующие расходные обязательства в размере 54 879 220,4 тыс. рублей, (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах);

принимаемые расходные обязательства в размере 93 370 487,23 тыс. рублей (финансирование мероприятий подпрограммы в 2016 - 2020 годах).

Ресурсное обеспечение по годам реализации подпрограммы представлено в Приложении 6 к Программе.

8. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям.

Макроэкономические риски связаны с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности. К числу макроэкономических рисков следует отнести изменение конъюнктуры на внутренних и внешних рынках сырья, строительных материалов и техники, рынках рабочей силы, увеличение цен в экономике.

Критическим фактором для развития гражданской авиации и аэронавигационного обеспечения остаются мировые цены на энергоносители, которые влияют на формирование основной части грузопотоков. Ухудшение мировой конъюнктуры может привести к снижению показателей воздушного транспорта, и, как следствие, к увеличению себестоимости перевозок. Снижение данного вида рисков напрямую зависит от диверсификации российской экономики. Опережающий по сравнению с инфляцией рост внутренних цен на энергоносители приводит к увеличению издержек авиационных перевозчиков, расходов на приобретение топлива.

Инфляционные риски. В условиях развития инфляционных процессов в стране существует вероятность удорожания стоимости реализации запланированных мероприятий, особенно в части комплектации подведомственных организаций программно-техническими средствами и специализированным оборудованием.

Законодательные риски. Эффективное и динамичное развитие гражданской авиации и аэронавигационного обеспечения, конкурентоспособность воздушного транспорта на рынке транспортных услуг во многом будут зависеть от принятия нормативных правовых актов, регламентирующих функционирование аэронавигационной системы и авиационную безопасность. В области предоставления аэронавигационных услуг должны быть закреплены положения, обеспечивающие бесперебойное и безопасное предоставление аэронавигационного обслуживания.

Техногенные риски. Любая крупная авиационная катастрофа, вероятность которой повышается по мере износа инфраструктуры авиационного транспорта и воздушного флота страны, не только наносит серьезный урон уровню личной безопасности населения и финансовому состоянию фирм-перевозчиков, но и является экстремальной проверкой качества работы поисково-спасательных служб. В случае неудовлетворительных результатов деятельности Росавиации эффективность реализации подпрограммы будет под вопросом.

Сокращение объемов бюджетного финансирования не позволит в полном объеме и своевременно выполнить всей комплекс мероприятий подпрограммы и решить в установленный срок поставленные задачи.

Геополитические риски. Напряженные отношения с сопредельными государствами являются серьезным препятствием для налаживания плодотворных взаимоотношений по организации и проведению совместных авиационных поисково-спасательных и эвакуационных операций на территории России и сопредельных государств. Вероятность этих рисков также существует в виду нестабильной политической ситуации в бывших советских республиках, попыток оказания давления со стороны Европейского союза. Возможными действиями в этом направлении может быть организация воздушных трасс в обход территории России и предоставление аэронавигационных услуг по демпинговым ценам.

Подпрограмма "Морской и речной транспорт"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Морской и речной транспорт"

Ответственный исполнитель подпрограммы	-	Федеральное агентство морского и речного транспорта
Соисполнители подпрограммы	-	нет
Программно-целевые инструменты подпрограммы	-	нет
Цели подпрограммы	-	ускорение товародвижения на водном транспорте; повышение комплексной безопасности и устойчивости в сфере водного транспорта
Задачи подпрограммы	-	повышение качественных характеристик внутренних водных путей; обеспечение безопасности на морском транспорте; обеспечение безопасности на внутреннем водном транспорте
Показатели (индикаторы) подпрограммы	-	уровень технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте; уровень технической оснащенности трасс Северного морского пути; объем перевозок грузов по Северному морскому пути; доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой; производительность труда на водном транспорте (к 2011 году).
Этапы и сроки реализации подпрограммы	-	Подпрограмма реализуется в один этап в период 2013 - 2020 годы

Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	-	объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета составляет всего - 134585661,94 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 г. - 15 699 651,5 тыс. рублей, 2014 г. - 15 905 840,9 тыс. рублей, 2015 г. - 15 974 000,7 тыс. рублей, 2016 г. - 16 429 985,17 тыс. рублей, 2017 г. - 16 988 320,27 тыс. рублей, 2018 г. - 17 404 732,94 тыс. рублей, 2019 г. - 17 889 488,73 тыс. рублей, 2020 г. - 18 293 641,73 тыс. рублей
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	-	доведение технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте до 52% от потребности; увеличение объема перевозок грузов по Северному морскому пути до 63,7 млн. тонн в год; увеличение доли эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей до 36 процентов; рост производительности труда на водном транспорте на 57,6% к уровню 2011 года (2011 год - 1448,1 тыс. рублей на 1 работника).

1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Морской и внутренний водный транспорт как инфраструктурная отрасль обеспечивает базовые условия жизнедеятельности и развития государства и общества.

В последние годы значительное внимание уделяется вопросам модернизации и развития инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта.

Вместе с тем, устойчивое развитие транспортной системы России и удовлетворение растущего спроса на перевозки пассажиров и грузов морским и речным транспортом требует повышения уровня безопасности функционирования морского и внутреннего водного транспорта и

эффективного функционирования внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Для повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы необходимо обеспечить надежность и безопасность функционирования морского транспорта, что позволит повысить уровень безопасности судоходства на морских путях, подходных каналах и в акваториях портов, снизить количество аварийных происшествий на морском транспорте и минимизировать их последствия.

Увеличение объемов перевозки морем, в том числе нефти и нефтепродуктов и рост грузоподъемности танкеров создают предпосылки к росту количества случаев разлива нефти и объемов разлива.

В систему безопасности на море входят аварийно-спасательное и поисково-спасательное обеспечение. Для выполнения государственной задачи по оказанию помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на морских бассейнах, для выполнения международных обязательств Российской Федерации, Росморречфлотом и федеральным бюджетным учреждением "Служба морской безопасности" (далее - ФБУ "Служба морской безопасности") организовано несение аварийно-спасательной готовности в поисково-спасательных районах Российской Федерации. Несение аварийно-спасательной готовности организуется в соответствии с годовым и квартальными планами-графиками.

Обеспечение своевременного реагирования на возможные разливы нефти и аварийные происшествия с судами в зоне ответственности Российской Федерации акватории Мирового океана требует улучшения состояния материальной базы подразделений системы Госморспасслужбы России в морских бассейнах, в первую очередь, за счет поставок новых типов аварийно-спасательных судов, оборудования судоходных путей современными навигационными средствами.

Долгосрочные приоритеты государственной транспортной и энергетической политики Российской Федерации включают интенсивную эксплуатацию трасс Северного морского пути для реализации транзитного потенциала Российской Федерации, вывоза энергоресурсов с шельфа Северного ледовитого океана и устойчивое снабжение населения арктических территорий России.

Развитие Северного морского пути как единого инфраструктурного транспортного объекта связано с улучшением ледокольного,

навигационно-гидрографического, аварийно-спасательного обеспечения, совершенствованием средств связи и реконструкцией базовых портов и терминалов на всем его протяжении.

В настоящее время Северный морской путь рассматривается как комплексный инфраструктурный объект, управляемый государством, где перевозчикам оказываются государственные услуги по обеспечению безопасных условий плавания.

Перевозки грузов в пункты Крайнего Севера и приравненные к ним местности, а также в труднодоступные районы Арктики, где водный транспорт является безальтернативным средством сообщения и практически обеспечивает жизнедеятельность этих регионов, находятся под особым вниманием участников транспортного процесса Российской Федерации.

Навигационно-гидрографическое обеспечение является составной частью системы безопасности судоходства. Основная цель навигационно-гидрографического обеспечения заключается в обеспечении безопасных условий плавания судов, создании благоприятной в навигационном отношении обстановки.

Навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Северного морского пути осуществляет федеральное государственное унитарное предприятие "Гидрографическое предприятие".

В целях предотвращения совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспорта и развития мер по охране судов и портовых средств в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и Международным кодексом по охране судов и портовых средств сформирована международная структура, посредством которой суда и портовые средства могут взаимодействовать с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих безопасности в секторе морского транспорта.

С целью обеспечения защиты объектов морского и внутреннего водного транспорта от незаконных актов, направленных против безопасности судоходства, в соответствии с международными и национальными требованиями в области охраны в Российской Федерации функционирует ФБУ "Служба морской безопасности".

Внутренний водный транспорт является важной составляющей транспортного комплекса Российской Федерации. Вместе с тем, при всей

его экономичности и экологичности, широкое использование его потенциала сдерживается по причине затянувшейся инфраструктурной модернизации транспортной системы.

Важнейшим инфраструктурным звеном транспортной системы являются внутренние водные пути и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения.

Протяженность внутренних водных путей Российской Федерации на 1 января 2012 г. составляет 101 380,6 км. В европейской части Российской Федерации создана Единая глубоководная система протяженностью 6,5 тыс.км, участки которой входят в перечень Европейского Соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения, а также входят в состав международного транспортного коридора "Север-Юг".

Содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений осуществляется в соответствии с установленными категориями средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированными габаритами судовых ходов, а также сроков работы судоходных гидротехнических сооружений по государственным бассейновым управлениям водных путей и судоходства и федеральному государственному унитарному предприятию "Канал имени Москвы" (далее - ФГУП "Канал имени Москвы").

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

В целях повышения эффективности работы речного транспорта, необходимо улучшить качественные параметры судовых ходов и обеспечить поддержание внутренних водных путей с гарантированными габаритами. В настоящее время доля эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и светоотражающей обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей составляет 35,7%.

На внутренних водных путях Российской Федерации расположено 723 судоходных гидротехнических сооружения, сосредоточенных, в основном, в европейской части страны. В их числе - 108 шлюзов, 11 гидроэлектростанций, 8 насосных станций, 115 дамб, 93 плотины, 11 аварийно-заградительных ворот, 31 водоспуск, 128 каналов, 218 - прочие. Указанные гидротехнические сооружения состоят на балансе и находятся в оперативном управлении государственных бассейновых

управлений водных путей и судоходства и в хозяйственном ведении ФГУП "Канал имени Москвы", обеспечивают устойчивость напорных фронтов водохранилищ, безопасный пропуск судов, санитарное обводнение рек, промышленное и питьевое водоснабжение, орошение и выработку электроэнергии.

Из 723 судоходных гидротехнических сооружений 335 сооружений отнесены к критически важным объектам Российской Федерации.

Серьезной проблемой является снижение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений из-за ухудшения их технического состояния. Большинство из действующих на внутренних водных путях Российской Федерации гидротехнических сооружений эксплуатируется 50 - 70 лет и более. На основе проведенного декларирования безопасности судоходных гидротехнических сооружений на 1 июня 2012 г. установлено, что 17% сооружений имеют нормальный уровень безопасности, 65,7% - пониженный, 16,4% - неудовлетворительный и 0,9% - опасный.

Значительная часть задач, стоящих перед морским и внутренним водным транспортом, предусмотренных Программой, будет решаться в рамках федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект) и Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте. Вместе с тем, задачи в области повышения качественных характеристик внутренних водных путей, обеспечения безопасности на морском и внутреннем водном транспорте, обеспечения антитеррористической защищенности объектов водного транспорта, ряд других задач и функций, предусмотренных Положением о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, не входят в состав вышеуказанных программ. Их предусмотрено решать в рамках данной подпрограммы.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта на долгосрочный период направлена на создание условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, обеспечения конституционных прав граждан и определена в Концепции

долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации.

Долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики включают формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны, обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны, повышение уровня безопасности транспортной системы и снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, а также с учетом текущего состояния транспортной системы определены цели и задачи подпрограммы.

Целями подпрограммы являются:

ускорение товародвижения на водном транспорте;

доставка массовых социально значимых грузов (прежде всего угля и нефтепродуктов) в арктические порты и пункты;

повышение комплексной безопасности и устойчивости в сфере водного транспорта.

Достижение целей подпрограммы обеспечивается решением задач по повышению качественных характеристик Северного морского пути, внутренних водных путей и обеспечению безопасности на морском и внутреннем водном транспорте.

Решение задач подпрограммы позволит:

довести долю эксплуатируемых внутренних водных путей с освещаемой и отражательной обстановкой от общей протяженности внутренних водных путей до 36%;

повысить техническую оснащенность аварийно-спасательных служб на водном транспорте до 52% от потребности;

увеличить объем перевозок грузов Северным морским путем до 63,7 млн. тонн в год;

увеличить производительность труда на водном транспорте на 57,6% к уровню 2011 года.

Достижение результатов роста объемов перевозок по Северному морскому пути возможно при условии реализации проектов добычи и транспортировки с газовых месторождений Ямала, из Центрально-Харасавэйского, Новопортового месторождений, а также шельфа Баренцева моря и Тимано-Печорского района.

Кроме того, значимым результатом реализации подпрограммы станет повышение эффективности государственного управления, качества и оперативности предоставления государственных услуг, в том числе путем внедрения и расширения применения информационных систем и инновационных технологий.

Подпрограмма реализуется в один этап в 2013 - 2020 годах.

Приоритетами в период реализации подпрограммы являются повышение качественных характеристик внутренних водных путей, обеспечение освоения арктических месторождений и транзитных перевозок по Северному морскому пути, безопасности на морском и внутреннем водном транспорте.

3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Подпрограмма включает основные мероприятия по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению судоходства, навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства на трассах Северного морского пути, обеспечению эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в сфере водного транспорта и созданию условий для реализации Программы в сфере морского и речного транспорта.

Мероприятие "Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение судоходства" предусматривает реализацию соответствующих полномочий по содержанию эффективной спасательной службы для обеспечения безопасности на море, предусмотренных Конвенцией об открытом море 1958 года и Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 года.

Границы морских поисково-спасательных районов в Мировом океане определяются путем заключения двухсторонних и многосторонних соглашений с сопредельными государствами.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 "О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций" в Росморречфлоте предусмотрено функционирование следующих функциональных подсистем:

по организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море, в поисково-спасательных районах Российской Федерации;

по организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности;

по организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов морского и внутреннего водного транспорта.

Ответственным за выполнение задач в части аварийно спасательной готовности являются специально созданные ФБУ "Служба морской безопасности", четыре бассейновых аварийно-спасательных управления (федеральные государственные унитарные предприятия "Мурманское БАСУ", "Балтийское БАСУ", "Сахалинское БАСУ" и "Дальневосточное БАСУ") с филиалами в портах Архангельск, Калининград, Петропавловск-Камчатский и два управления аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ (федеральные государственные унитарные предприятия "Новороссийское УАСПТР" и "Северо-Каспийское УАСПТР").

Организацию и координацию находящихся в готовности сил и средств при проведении аварийно-спасательных работ на море осуществляют морские спасательно-координационные центры и морские спасательные подцентры на морских бассейнах.

Финансирование работ по несению аварийно спасательной готовности осуществляется за счет средств федерального бюджета.

Основное мероприятие "Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Севморпути" является составной частью системы безопасности судоходства. Основная цель навигационно-

гидрографического обеспечения заключается в обеспечении безопасных условий плавания судов, создании благоприятной в навигационном отношении обстановки.

Навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства на трассах Северного морского пути направлено на решение следующих основных задач:

изучение подводного рельефа дна в целях создания навигационных карт, лоций, руководств и пособий для плавания;

оснащение судоходных путей средствами навигационного оборудования, поддержание их на уровне современности и обеспечение их работы по регламенту;

информирование судоводителей об изменении навигационной обстановки и режима плавания;

осуществление лоцманских проводок на реках Енисей и Колыма общей протяженностью 432 морские мили (Енисей от Ошмарино до Игарки - 360 миль, Колыма - 72 мили);

В арктических морях России установлено 1 555 навигационных объектов.

Уровень финансирования в отчетном периоде позволил обеспечить работу по регламенту лишь 286 объектов средств навигационного обеспечения. Вместе с тем необходимо достичь проведения регламентных работ по обеспечению всех средств навигационного обеспечения Северного морского пути.

Финансирование работ по навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства на трассах Северного морского пути осуществляется за счет средств федерального бюджета и доходов от предпринимательской деятельности ФГУП "Гидрографическое предприятие".

Основное мероприятие "Обеспечение эксплуатации внутренних водных путей и гидротехнических сооружений" включает мероприятия по реконструкции, ремонту и содержанию внутренних водных путей, гидротехнических сооружений и связанных с ними инфраструктурных объектов.

Указанное мероприятие предусматривает выполнение следующих работ:

проведение дноуглубительных работ на участках рек с гарантированными габаритами;

установку и содержание навигационных знаков в течение установленного периода навигации для обозначения положения судового хода в зависимости от гидрологического режима;

содержание внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, в том числе с освещаемой и отражательной категорией средств навигационного ограждения;

содержание судоходных гидротехнических сооружений и связанных с ними инфраструктурных объектов;

пропуск судов и иных плавучих средств в установленные сроки работы судоходных гидротехнических сооружений;

санитарное обводнение реки Москвы и ее притоков;

проведение текущего и капитального ремонтов гидротехнических сооружений;

проведение декларирования безопасности гидротехнических сооружений - оценка технического состояния и уровня безопасности гидротехнических сооружений, мероприятия по улучшению технического состояния и повышению уровня безопасности гидротехнических сооружений;

проведение ремонта технического флота.

Финансирование работ по повышению качественных характеристик внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений осуществляется за счет средств федерального бюджета.

Мероприятие "Мероприятия по реализации Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в сфере водного транспорта" включает меры по предотвращению совершения актов незаконного вмешательства в деятельность водного транспорта, охране судов и портовых средств в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и Международным кодексом по охране судов и портовых средств.

С целью обеспечения защиты объектов морского и внутреннего водного транспорта от незаконных актов, направленных против безопасности судоходства, в соответствии с международными и национальными требованиями в области охраны в Российской Федерации функционирует ФБУ "Служба морской безопасности".

Мероприятие "Создание условий для реализации Программы в сфере морского и речного транспорта" направлено на обеспечение условий для выполнения государственными служащими функций, в том числе по управлению подпрограммой в рамках реализации Программы, а также мероприятия по научному обеспечению реализации подпрограммы.

Результаты реализации этого мероприятия будут непосредственно влиять на достижение запланированных величин всех показателей подпрограммы.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их выполнения представлены в Приложении 2 к Программе.

4. Характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации мероприятий подпрограммы и достижение ее целей и включает финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

Финансово-экономические меры включают меры государственного регулирования, направленные на создание стабильной системы финансирования, учитывающей особенности морского и внутреннего водного транспорта как инфраструктурных отраслей.

Эффективная реализация подпрограммы связана с дальнейшим совершенствованием нормативного правового регулирования в сфере ее действия.

Основными задачами в сфере совершенствования правового регулирования на морском и внутреннем водном транспорте являются:

завершение реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации;

формирование нормативной правовой базы, направленной на обеспечение безопасности и устойчивости транспортной системы в сфере водного транспорта.

Сведения об основных мерах правового регулирования на морском и внутреннем водном транспорте представлены в Приложении 4 к Программе.

Отсутствие необходимых законов и нормативных правовых актов рассматривается как серьезное препятствие в реализации стратегических целей и фактор значительного снижения показателей подпрограммы.

Административно-управленческие меры государственного регулирования реализуются системой управления реализацией подпрограммы в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

В рамках подпрограммы предусматривается оказание государственных услуг по следующим направлениям:

организация и координация поиска и спасания людей, судов и объектов, терпящих бедствие на море, независимо от их ведомственной и национальной принадлежности в поисково-спасательных районах Российской Федерации;

ликвидация разливов нефти с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности, в морских районах под юрисдикцией Российской Федерации;

выполнение работ по содержанию аварийно-спасательного имущества на внутреннем водном транспорте;

проведение работ по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства;

содержание судоходных гидротехнических сооружений и связанных с ними инфраструктурных объектов с целью обеспечения судоходства.

Мероприятия по оказанию государственных услуг входят в состав основных мероприятий подпрограммы.

Перечень государственных услуг, прогноз сводных показателей и объемы финансирования из федерального бюджета государственных заданий на оказание государственных услуг приведены в Приложении 5 к Программе.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Субъекты Российской Федерации не принимают участие в реализации основных мероприятий подпрограммы.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Акционерные общества, научные и иные организации могут участвовать в реализации подпрограммы по государственным контрактам

на общих основаниях в соответствии с законодательством о закупках для федеральных государственных нужд.

8. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Всего расходы по подпрограмме за 2013 - 2020 гг. составят 134 585 661,94 тыс. рублей из федерального бюджета.

В том числе: расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 92 688 тыс. рублей, расходы на прочие нужды - 134 492 973,94 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:

в 2013 году, всего - 15 699 651,5 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 15 688 065,5 тыс. рублей;

в 2014 году, всего - 15 905 840,9 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 15 894 254,9 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 15 974 000,7 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 15 962 414,7 тыс. рублей;

в 2016 году, всего - 16 429 985,17 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 16 418 399,17 тыс. рублей;

в 2017 году, всего - 16 988 320,27 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 16 976 734,27 тыс. рублей;

в 2018 году, всего - 17 404 732,94 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 17 393 146,94 тыс. рублей;

в 2019 году, всего - 17 889 488,73 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 17 877 902,73 тыс. рублей;

в 2020 году, всего - 18 293 641,73 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 11 586 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 18 282 055,73 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают действующие расходные обязательства в размере 47 579 493,1 тыс. рублей (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах) и принимаемые расходные обязательства в размере 87 006 168,84 тыс. рублей (финансирование мероприятий подпрограммы в 2016 - 2020 годах).

Ресурсное обеспечение по годам реализации подпрограммы по основным мероприятиям представлено в Приложении 6 к Программе.

9. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам), обеспечивающих реализацию ключевых государственных функций в области морского и внутреннего водного транспорта, достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере развития водного транспорта.

Реализация подпрограммы осуществляется в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительством Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

сокращение бюджетного финансирования подпрограммы, что окажет непосредственное влияние на достижение запланированных результатов подпрограммы;

неактуальность планирования и запаздывание согласования федеральных целевых программ Программы и подпрограммы;

существенное увеличение тарифов на энергоресурсы;

несбалансированное распределение финансовых средств по мероприятиям подпрограммы в соответствии с ожидаемыми конечными результатами подпрограммы.

На минимизацию негативных последствий от рисков реализации подпрограммы направлены меры по ежегодному планированию работ с учетом анализа тенденций развития транспортной системы.

В целях обеспечения согласованных действий при реализации подпрограммы решением Федерального агентства морского и речного транспорта могут создаваться временные координационные органы (рабочие группы) из представителей ответственного исполнителя подпрограммы, научных, экспертных и саморегулируемых организаций, подведомственных предприятий.

Кроме того, система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры, направленные на управление рисками:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы;

периодическая корректировка состава мероприятий и показателей с учетом достигнутых результатов и текущих условий реализации подпрограммы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

Подпрограмма "Надзор в сфере транспорта"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Надзор в сфере транспорта"

Ответственный исполнитель подпрограммы	- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
Соисполнители подпрограммы	- нет
Программно-целевые инструменты подпрограммы	- нет
Цели подпрограммы	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы
Задачи подпрограммы	- повышение эффективности и результативности контроля безопасности на транспорте
Показатели (индикаторы) подпрограммы	- соотношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений
Этапы и сроки реализации подпрограммы	- Подпрограмма реализуется в один этап в период 2013 - 2020 годы
Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	- объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета составляет всего - 32220917,95 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 г.- 3 549 143,4 тыс. рублей (в том числе из средств Федерального дорожного фонда - 37 500 тыс. рублей), 2014 г. - 3 614 847,9 тыс. рублей, 2015 г. - 3 631 383,5 тыс. рублей, 2016 г. - 3 953 682,39 тыс. рублей, 2017 г. - 4 109 943,81 тыс. рублей,

		2018 г. - 4 279 804,71 тыс. рублей, 2019 г. - 4 451 504,01 тыс. рублей, 2020 г. - 4 630 608,21 тыс. рублей
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	-	повышение безопасности на транспорте, сокращение количества нарушений требований, установленных нормативными правовыми, нормативными техническими и другими актами, в сфере дорожного хозяйства, использования воздушного пространства Российской Федерации, эксплуатации транспортных средств и других механизмов; доведение соотношения количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений до 83,64 процентов.

1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года одна из стратегических задач государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для повышения качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам.

Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере транспорта, а также функции по техническому надзору и надзору за обеспечением транспортной безопасности является Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

Проводимые Федеральной службой по надзору в сфере транспорта операции позволяют вскрыть значительное количество нарушений, произошедших на транспорте, и предпринять необходимые меры по их решению и предотвращению в будущем. Транспорт ввиду своей специфики является потенциальным источником опасности, а если в его деятельность происходит противоправное вмешательство, либо халатность обслуживающего персонала, потенциальная опасность становится реальной опасностью. Вследствие этого необходимо постоянное совершенствование системы контроля и надзора в сфере транспорта.

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.

Деятельность Федеральной службы по надзору в сфере транспорта направлена на предотвращение реальных угроз жизни и здоровью пассажиров, сокращение числа происшествий в транспортном комплексе страны путем постоянного мониторинга безопасности и выполнения проверок предприятий и организаций отрасли. Тем не менее, уровень безопасности транспортной деятельности остается низким, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте.

Для снижения аварийности и риска возможных происшествий на транспорте необходимо:

повысить организационно-технологическую и исполнительскую дисциплину при осуществлении грузовой и пассажирской транспортной деятельности;

усилить информационный мониторинг при осуществлении перевозок опасных и крупногабаритных грузов;

систематизировать случаи инцидентов с опасными грузами и крушений при перевозке крупногабаритных грузов на транспорте.

Создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает также развитие нормативно-правовой базы в сфере оказания транспортных услуг. При этом важнейшее значение для регулирования имеет создание эффективной обратной связи в виде системы контроля и надзора.

Для повышения качества и эффективности контроля за исполнением законодательства в области обеспечения безопасности на транспорте необходима разработка и создание информационных систем, которые бы позволяли в дистанционном режиме осуществлять систематическое наблюдение, анализ и прогнозирование состояния безопасности, а также исполнения обязательных требований в сфере транспортной безопасности на наиболее уязвимых объектах транспортной инфраструктуры (объектах первой категории) и транспортных средствах, перевозящих опасные грузы.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта остро нуждается в организации сети связи между головным центром управления региональными управлениями и территориальными отделами. Информационный обмен осуществляется передачей данных на переносных

носителях, транспортируемых курьерами. Кроме того, отсутствие единого центра обработки данных приводит к тому, что серверы ряда информационных систем физически находятся на ресурсах разработчиков данных систем, что недопустимо. Ряд функций инспекторы выполняют "вручную", без применения автоматизированных систем.

Серьезной проблемой на фоне интенсивного технического развития объектов транспортного комплекса, является низкая оснащенность инспекторского состава, использование устаревших специальных комплектов, необходимых при проведении проверок и расследований транспортных происшествий.

На морском и внутреннем водном транспорте проблема обеспечения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы не может быть решена при современном количественном и техническом состоянии патрульного флота территориальных управлений государственного речного надзора. Средний возраст судов патрульного флота составляет 30 лет.

Оснащение органов Госморречнадзора скоростными патрульными катерами и увеличение их количества позволят сократить время доставки инспектора к месту совершения транспортного происшествия в среднем до 1 суток, что значительно сократит непроизводительные простои флота в ожидании прибытия инспектора-дознавателя.

В сфере воздушного транспорта значительный рост числа зарегистрированных и незарегистрированных воздушных судов авиации общего назначения повышает степень риска авиационных происшествий с воздушными судами коммерческой гражданской авиации.

Для предотвращения несанкционированных полетов воздушных судов авиации общего назначения, сверхлегких летательных аппаратов и аэростатических воздушных судов (в том числе незарегистрированных) Госавианадзору необходимо активно и своевременно реагировать на подобные нарушения воздушного законодательства. Эта задача может быть решена Госавианадзором только при наличии в его составе мобильных транспортных средств - вертолетов.

Для обеспечения сохранности автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, недопущения несанкционированного проезда по ним транспортных средств, перевозящих крупногабаритные и тяжеловесные грузы, осуществляется весовой контроль грузовых

транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения.

Одной из важнейших задач в процессе выполнения поставленных перед контролирующими органами задач является обеспечение бесперебойности движения на автомобильных дорогах путем сокращения времени для проверки транспортных средств и оформления выявленных нарушений.

В настоящее время на автомобильных дорогах федерального значения в Российской Федерации имеется 69 стационарных пунктов весового контроля, включая пункты весового контроля, расположенные на пограничных пунктах пропуска. Стационарные пункты весового контроля, организованные и обустроенные в 1995 - 1999 годах, не отвечают нормативным требованиям.

В рамках подпрограммы "Контроль и надзор в сфере транспорта" планируется реализовать систему взаимоувязанных мероприятий, которые обеспечат возможность оптимизации ресурсов, используемых для проведения проверок, а также создать систему контрольных мероприятий, позволяющую осуществлять оперативный дистанционный контроль соблюдения требований по обеспечению безопасности на наиболее уязвимых объектах транспорта, что, с одной стороны, обеспечит стабильность уровня безопасности населения, а с другой стороны, даст возможность оперативно реагировать на возникающие нарушения и принимать меры, способствующие снижению угроз совершения актов незаконного вмешательства, халатности обслуживающего персонала, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Кроме этого, для решения приведенных задач ведется разработка единой информационно-аналитической системы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и на ее базе создание мобильных центров организации и проведения расследований, испытаний, экспертиз, анализов и оценок непосредственно на месте транспортных происшествий.

Стоящие перед Ространснадзором задачи решаются посредством реализации как подпрограммы, так и федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект) и Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы.

Государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта на долгосрочный период определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации № 1662-р от 17 ноября 2008 г.), в которой установлено, что для достижения цели создания условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения необходимо обеспечить комплексную безопасность и устойчивость функционирования транспортной системы, в том числе путем повышения транспортной безопасности.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года одна из стратегических задач государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для повышения качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам.

Целью подпрограммы является повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Достижение данной цели будет осуществляться за счет решения задачи по повышение эффективности и результативности контроля безопасности на транспорте, которая направлена на сокращение количества нарушений требований, установленных нормативными правовыми, нормативными техническими и другими актами, в сфере дорожного хозяйства, использования воздушного пространства Российской Федерации, эксплуатации транспортных средств и других механизмов.

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

В подпрограмме установлены следующие показатели (индикаторы):

соотношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений.

Значения целевых индикаторов и показателей подпрограммы приведены в Приложении 1 к Программе.

Подпрограмма реализуется в 2013 - 2020 годах.

Приоритетом подпрограммы в период ее реализации является повышение эффективности и качества контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта.

3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Для достижения поставленной цели и решения задачи подпрограммы предусматривается реализация основного мероприятия "Обеспечение функционирования и развития системы государственного контроля и надзора в сфере транспорта".

Основное мероприятие реализуется по направлениям контроля (надзора) в сфере железнодорожного транспорта, автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения), дорожного хозяйства, гражданской авиации и использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты) транспорта, внутреннего водного транспорта, промышленного транспорта и обеспечения транспортной безопасности.

На железнодорожном транспорте осуществляются контроль (надзор) за безопасностью движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасностью на железнодорожном транспорте, контроль (надзор) за обеспечением пожарной безопасности при эксплуатации железнодорожного подвижного состава, за организацией, обеспечением и выполнением организациями железнодорожного транспорта перевозок высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств, лицензирование перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, лицензирование перевозки железнодорожным транспортом опасных грузов, лицензирование погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте, присвоение поездам при перевозке высших должностных лиц Российской Федерации и

иностранных государств определенного Федеральной службой охраны Российской Федерации статуса литерных, контроль (надзор) за правильностью учета и классификацией транспортных происшествий и иных негативных происшествий на железнодорожном транспорте.

В сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства осуществляются контроль (надзор) за порядком осуществления международных автомобильных перевозок (транспортный контроль), лицензирование деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), допуск российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок и выдача удостоверений допуска к осуществлению таких перевозок, а также карточек допуска транспортного средства к осуществлению таких перевозок, прием и учет уведомлений о начале осуществления юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов работ и услуг по перечню, утвержденному Правительством Российской Федерации, весовой контроль автотранспортных средств, осуществляющих грузовые перевозки, организация на федеральных автомобильных дорогах стационарных пунктов для осуществления весового контроля, проверки габаритов транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, выдача специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов и перевозок опасных грузов, в случае если маршрут или часть маршрута указанного транспортного средства проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации, контроль (надзор) за обеспечением сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения.

В гражданской авиации осуществляются контроль (надзор) за обеспечением пожарной безопасности при эксплуатации воздушных судов, лицензирование деятельности по ремонту авиационной техники, предприятий гражданской авиации, участие в установленном порядке в проведении расследований авиационных происшествий.

В сфере морского и внутреннего водного транспорта осуществляется контроль (надзор) за обеспечением пожарной безопасности при

эксплуатации морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, иных плавучих объектов. Осуществляются контроль (надзор) за организацией, обеспечением и выполнением организациями морского, внутреннего водного транспорта перевозок высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств, лицензирование перевозки морским транспортом, внутренним водным транспортом пассажиров, перевозки морским транспортом, внутренним водным транспортом грузов, погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам в морских портах, деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). Кроме того, осуществляются надзор за регистрацией морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, включая спортивные и прогулочные суда, ведение соответствующих реестров, обеспечивается контроль деятельности капитанов портов по осуществлению ими контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства и порядка в порту.

В рамках обеспечения транспортной безопасности осуществляются контроль (надзор) за поисковым и аварийно-спасательным обеспечением, согласование перечня организаций гражданской авиации, привлекаемых в установленном порядке к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

Одним из приоритетных направлений подпрограммы является создание комплексной системы контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности. Для решения задачи по совершенствованию системы получения информации о происшествиях на транспорте и нарушениях законодательства в сфере транспортной безопасности разработан ряд мероприятий, которыми предусматриваются:

разработка и создание информационных систем дистанционного контроля и надзора готовности, дислокации и перемещения дежурных сил и средств функциональных подсистем Минтранса России, входящих в единую государственной систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций с использованием спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS, в том числе создание 3 пилотных проектов на морском, внутреннем водном, воздушном и железнодорожном транспорте;

создание, включая проектирование, автоматизированных центров контроля и надзора на транспорте (на базе существующих дежурно-диспетчерских служб Ространснадзора, всего 9, в том числе: 1 - главный, 8 - территориальных);

совершенствование и расширение информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для осуществления функций надзора и контроля по обеспечению безопасности населения на транспорте.

Реализация этих мероприятий позволит повысить качество и эффективность контроля за исполнением законодательства в области обеспечения безопасности на транспорте, решит проблему разработки и создания информационной системы, позволяющей в дистанционном режиме осуществлять наблюдение, анализ и прогнозирование состояния безопасности, а также повысит качество исполнения обязательных требований в сфере транспортной безопасности на наиболее уязвимых объектах транспортной инфраструктуры (объектах первой категории) и транспортных средствах, перевозящих опасные грузы.

Создание информационных систем контроля безопасности наиболее важных объектов транспортного комплекса, безопасности перевозок опасных грузов и готовности аварийных служб, а также создание центров мониторинга, контроля и надзора обеспечения безопасности на транспорте в г. Москве и в федеральных округах для анализа оперативной информации и поддержки принятия оперативных мер направлены на недопущение и (или) пресечение актов незаконного вмешательства и чрезвычайных ситуаций, а также на ликвидацию их последствий.

К наиболее уязвимым объектам, систематическое наблюдение за состоянием обеспечения транспортной безопасности которых будет осуществляться на постоянной основе с использованием средств автоматизации, на этапе разработки подпрограммы отнесено 148 объектов. При этом количество объектов, систематическое наблюдение за исполнением обязательных требований которыми будет осуществляться с использованием создаваемой информационной системы, будет утоняться по мере проведения работ по категорированию и оценке уязвимости.

Полномасштабное внедрение разрабатываемых информационных систем планируется в 2013 году.

С целью ликвидации существующего в настоящее время разрыва в информации о состоянии безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, а также с целью образования единого информационного

центра, обеспечивающего получение и предоставление информации о состоянии объектов транспортной инфраструктуры с точки зрения транспортной безопасности и обеспечения безопасности населения на транспорте, в состав мероприятия включено создание информационных центров контроля и надзора (по одному центру в каждом федеральном округе и единого координационного центра).

При этом создаваемые информационные центры будут нести двойную нагрузку и использоваться с одной стороны как база данных о состоянии объектов транспортной инфраструктуры, с другой стороны - как оперативный антикризисный центр при возникновении, ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Для достижения цели подпрограммы предусматривается проведение научно-исследовательских работ по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

4. Характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного и правового регулирования в сфере реализации подпрограммы направлен на создание условий для ее эффективной реализации. Он включает в себя финансово-экономические, правовые, и административно - управленческие меры государственного регулирования.

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы).

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Субъекты Российской Федерации не принимают участие в реализации основных мероприятий подпрограммы.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Акционерные общества, научные и иные организации могут участвовать в реализации подпрограммы по государственным контрактам на общих основаниях в соответствии с законодательством о закупках для федеральных государственных нужд.

8. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Всего расходы по подпрограмме за 2013 - 2020 годы составляют 32 220 917,95 тыс. рублей из федерального бюджета.

В том числе по направлениям расходования средств:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 81 783,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 32 139 134,75 тыс. рублей.

Объемы финансирования по годам реализации составляют:

в 2013 году, всего - 3 549 143,4 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 3538920,5 тыс. рублей (из них из средств Федерального дорожного фонда - 37500 тыс. рублей);

в 2014 году, всего - 3 614 847,9 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 3 604 625 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 3 631 383,5 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 3 621 160,60 тыс. рублей;

в 2016 году, всего - 3 953 682,39 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,90 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 3 943 459,49 тыс. рублей;

в 2017 году, всего - 4 109 943,81 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 4 099 720,91 тыс. рублей;

в 2018 году, всего - 4 279 804,71 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 4 269 581,81 тыс. рублей;

в 2019 году, всего - 4 451 504,01 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 4 441 281,11 тыс. рублей;

в 2020 году, всего - 4 630 608,21 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 10 222,9 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 4 620 385,31 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают действующие расходные обязательства в размере 10 795 374,8 тыс. рублей (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах) и принимаемые расходные обязательства в размере 21 425 543,15 тыс. рублей (финансирование мероприятий подпрограммы в 2016 - 2020 годах).

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов по годам реализации подпрограммы представлены в Приложении 6 к Программе.

7. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

сокращение бюджетного финансирования, которое прямо влияет на возможность реализации стратегически и социально важных инвестиционных проектов и видов деятельности;

несвоевременное принятие нормативных правовых актов, которые будут сдерживать реализацию проектов развития транспортной инфраструктуры;

при развитии инфляционных процессов в стране существует вероятность удорожания стоимости реализации запланированных мероприятий, особенно в части комплектации подведомственных организаций программно-техническими средствами и специализированным оборудованием.

Подпрограмма "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства"

Ответственный исполнитель подпрограммы	- Министерство транспорта Российской Федерации
Соисполнители подпрограммы	- нет
Цель подпрограммы	- формирование сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, обеспечивающих удовлетворение спроса на перевозки с требуемыми показателями скорости, надежности, безопасности и ценовой доступности для потребителей
Задачи подпрограммы	- обеспечение эффективного функционирования сети автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор"; организация развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства
Показатели (индикаторы) подпрограммы	- доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям; доля внебюджетного финансирования мероприятий подпрограммы; доля протяженности автомобильных дорог ГК "Автодор" введенных в эксплуатацию в результате строительства (реконструкции) и/или обслуживаемых по комплексным долгосрочным контрактам продолжительностью 4 года и более с частным финансированием

Этапы и сроки реализации подпрограммы	-	подпрограмма реализуется в один этап в период 2013 - 2020 годы
Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	-	общий объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета (Федеральный дорожный фонд) составляет 136 749 366,4 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 г.- 13 623 276,4 тыс. рублей, 2014 г. - 19 958 576,4 тыс. рублей, 2015 г. - 15 277 500 тыс. рублей, 2016 г. - 16 086 600 тыс. рублей, 2017 г. - 17 191 500 тыс. рублей, 2018 г. - 18 083 600 тыс. рублей, 2019 г. - 17 881 100 тыс. рублей, 2020 г. - 18 647 213,6 тыс. рублей
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы		увеличение доли автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении ГК "Автодор", соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, до 85,5%; повышение доступности транспортных услуг для населения за счет уменьшения протяженности автомобильных дорог, обслуживающих движение в режиме перегрузки, на 508 км; повышение безопасности дорожного движения; повышение конкурентоспособности отраслей экономики России на мировых рынках за счет снижения транспортной составляющей в конечной цене продукции, ускорения оборачиваемости и уменьшения товарно-материальных запасов на складах; создание возможности перехода на новую систему контрактных отношений, внедрения новых технологий и материалов, высокопроизводительных машин и оборудования в дорожной отрасли;

формирование рыночно ориентированной системы управления дорожным хозяйством, направленной на привлечение частного капитала и создание финансовых инструментов по мобилизации инвестиционных средств, увеличение объемов внебюджетного финансирования мероприятий подпрограммы в общем объеме финансирования с 13,4% в 2013 году до 57,8% в 2020 году;
доведение доли протяженности автомобильных дорог ГК "Автодор", введенных в эксплуатацию в результате строительства (реконструкции) и/или обслуживаемых по комплексным долгосрочным контрактам продолжительностью 4 года и более с частным финансированием, до 79,8%;
создание многофункциональных зон дорожного сервиса, требующихся исходя из прогнозируемого роста интенсивности дорожного движения на автомобильных дорогах, находящихся в доверительном управлении ГК "Автодор";
создание новых рабочих мест, предприятий (рестораны, мотели, автозаправки, магазины и др.) в результате развития сети автомобильных дорог

1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Принятие Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 145-ФЗ "О Государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" было вызвано необходимостью создания эффективного инструмента для достижения следующих целей:

формирование опорной сети скоростных автомобильных дорог федерального значения с высоким транспортно-эксплуатационным состоянием и высоким уровнем безопасности и экологичности;

решение задач, связанных с гармонизацией инвестиционных циклов за счет привлечения частных инвестиций ввиду невозможности обеспечения в рамках существующего бюджетного процесса ритмичного исполнения инвестиционных обязательств государства;

формирование рыночно ориентированной системы управления дорожным хозяйством, направленной на привлечение частного капитала, а также на создание финансовых инструментов по мобилизации инвестиционных средств (размещение облигационных займов, привлечение частных кредитов, предоставление долгосрочных гарантий возврата капитала и др.);

извлечение дополнительных доходов от эксплуатации и использования имущества дорог с целью направления их на повышение уровня содержания дорог и реализацию дорожных проектов;

повышение качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог федерального значения, в том числе за счет улучшения технических характеристик дорог, увеличения их пропускной способности, а также за счет повышения уровня безопасности движения и качества сервисного обслуживания на дорогах;

повышение эффективности управления дорожным хозяйством и улучшение результативности работы дорожных предприятий, в том числе путем стимулирования внедрения новых материалов, оборудования и передовых технологий для снижения удельных затрат выполнения дорожных работ, улучшения их качества и роста производительности труда;

переход к этапу динамичного развития сети автомобильных дорог, отвечающему потребностям экономики и населения страны, в том числе за счет формирования национальной сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, связывающих основные хозяйственные центры страны.

Инфраструктурные ограничения экономического роста во многом обусловлены отставанием развития дорожной сети в Российской Федерации от потребностей экономики и населения страны. В последние годы темпы автомобилизации значительно превышают показатели прироста и увеличения пропускной способности дорожной сети.

В Российской Федерации отсутствует сеть многополосных автомагистралей, способных обеспечивать скоростной безостановочный режим движения транспортных потоков и высокий уровень услуг,

предоставляемых пользователям, что приводит к невозможности использования географических преимуществ и транзитного потенциала России, существенному снижению скорости движения грузов и пассажиров, увеличению транспортных издержек в экономике, а также к снижению уровня мобильности населения и субъектов рынка в сравнении со странами, имеющими развитую дорожную сеть.

Конфигурация федеральной сети автомобильных дорог характеризуется ярко выраженной радиальной структурой, недостаточным числом соединительных и хордовых магистралей, ориентированностью на Московский транспортный узел, в то время как ряд регионов фактически лишены прямых транспортных связей по кратчайшим направлениям. Результатом существования подобной структуры является значительное увеличение протяженности маршрутов движения, перепробег автомобильного транспорта, а также возникающее в связи с этим увеличение транспортной нагрузки на Московский, Санкт-Петербургский и ряд других крупных транспортных узлов.

Интенсивность движения по ряду выходящих из г. Москвы радиальных маршрутов достигает 100 - 150 тыс. автомобилей в сутки, что значительно превышает предельную пропускную способность автомобильных дорог. Проблемы исчерпания пропускной способности въездных магистралей характерны и для других крупнейших городов Российской Федерации с численностью населения свыше 1 млн. жителей. В летний период, когда интенсивность движения достигает пиковых значений, многие участки федеральных автомобильных дорог на подъездах к крупным городам оказываются фактически парализованными в связи с возникновением многокилометровых транспортных заторов. Это приводит к увеличению транспортных издержек в 2 - 3 раза и временных потерь для экономики и пользователей автодорог.

Из-за несоответствия транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог нормативным требованиям затраты на автомобильные перевозки возрастают в 1,3 - 1,5 раза, а потери от дорожно-транспортных происшествий - на 15 - 20 процентов.

Таким образом, к числу основных причин, сдерживающих развитие автомобильных дорог в соответствии с потребностями общества, относятся:

недостаточность финансовых ресурсов для обеспечения строительства и реконструкции автомобильных дорог, приведения их в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние;

ограниченность возможностей существующей системы управления дорожным хозяйством по привлечению частных финансовых ресурсов, заключению долгосрочных контрактов на выполнение дорожных работ и использованию современных управленческих технологий, применяемых в сфере бизнеса;

низкая мотивированность дорожных организаций к достижению высоких хозяйственных результатов и качественному выполнению работ и услуг, включая повышение долговечности и надежности конструкций дорожных одежд, уменьшение материалоемкости и уровня удельных затрат, увеличение межремонтных сроков службы автомобильных дорог и дорожных сооружений, сокращение сроков проектирования и производства работ;

недостаточная эффективность системы управления дорожным хозяйством, ориентированной на своевременное освоение выделяемых средств, а не на внедрение инноваций, повышение производительности труда, улучшение транспортно-эксплуатационных показателей дорожной сети и обеспечение длительного срока службы дорожных покрытий;

отсутствие действенных инструментов извлечения доходов от использования имущества федеральных автомобильных дорог, включая доходы от использования полос отвода и придорожных полос, которые позволили бы снизить уровень бюджетной нагрузки и создать дополнительное ресурсное обеспечение для модернизации и развития дорожной сети.

Решение перечисленных проблем в части автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", предусматривается в рамках подпрограммы "Развитие автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства" (далее - подпрограмма) Программы.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Государственная политика Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства на долгосрочный период определена в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р) и Транспортной

стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р).

Приоритетными направлениями являются:

формирование сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог;

поэтапное формирование новых международных автодорожных маршрутов;

создание многофункциональных зон дорожного сервиса, требуемых исходя из прогнозируемого роста интенсивности дорожного движения на автомобильных дорогах, находящихся в доверительном управлении ГК "Автодор".

Потребность в создании автомагистралей и скоростных автомобильных дорог в Российской Федерации уже сейчас составляет свыше 9 тыс.км. Согласно Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года предусматривается в 2010 - 2015 годах строительство и реконструкция 1,9 тыс.км платных автомагистралей и скоростных дорог, а в 2016 - 2030 годах - более 7 тыс.км автомобильных дорог, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог.

Строительство платных автомобильных дорог позволит привлечь частные инвестиции в дорожное хозяйство, создать транспортную инфраструктуру, обеспечивающую оказание услуг высокого качества пользователям автомобильных дорог, существенно снизить затраты времени на передвижение, транспортные расходы и ущерб от дорожно-транспортных происшествий. Со строительством платных автомобильных дорог значительное развитие получат территории, находящиеся в зоне их тяготения. За счет развития придорожного сервиса и создания новых предприятий повысится уровень занятости населения, проживающего на таких территориях, и возрастут налоговые поступления в бюджетную систему страны.

С учетом приоритетов государственной политики в сфере дорожного хозяйства по развитию скоростных автомобильных дорог, а также в соответствии с целями Программы целью подпрограммы является формирование сети автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, обеспечивающих удовлетворение спроса на перевозки с требуемыми показателями скорости, надежности, безопасности и ценовой доступности для потребителей.

Достижение цели обеспечивается в рамках решения задачи по обеспечению функционирования сети автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", и организации развития скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства.

Подпрограмма реализуется в 2012 - 2020 годах в один этап.

Основным приоритетом подпрограммы в период ее реализации является строительство скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства.

Значения показателей (индикаторов) подпрограммы по годам реализации представлены в Приложении 1 к Программе.

Реализация подпрограммы позволит обеспечить достижение следующих результатов:

повышение качества услуг, предоставляемых пользователям автодорожной сети, за счет улучшения транспортно-эксплуатационного состояния, уровня обустройства и роста пропускной способности автомобильных дорог, переданных в доверительное управление ГК "Автодор", а также создания развитой и современной инфраструктуры услуг дорожного сервиса;

повышение эффективности использования имущества автомобильных дорог федерального значения за счет поэтапного внедрения принципа платности пользования автомобильными дорогами, а также механизмов извлечения доходов от использования и развития полос отвода и придорожных полос для нужд развития отрасли;

внедрение эффективных методов управления дорожным хозяйством, включая методы проектного финансирования, планирование расходов на период жизненного цикла автомобильных дорог, заключение долгосрочных контрактов, широкое применение различных форм и механизмов государственно-частного партнерства, а также новых форм и принципов управления, основанных на применении передового опыта, знаний и технологий;

развитие рыночных отношений во всех секторах дорожного хозяйства, создание эффективной конкурентной рыночной среды, ориентированной на внедрение инноваций, снижение уровня издержек, повышение качества и производительности труда, а также качества услуг, предоставляемых пользователям автомобильных дорог;

обеспечение формирования в стране мощной дорожно-строительной индустрии, стимулирование производства и широкого использования высококачественных строительных материалов, современных технологий, машин и оборудования.

3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Для решения задач подпрограммы предусматривается реализация двух основных мероприятий:

"Организация развития автомобильных дорог Государственной компании "Российские автомобильные дороги";

"Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги".

В рамках мероприятия "Организация развития автомобильных дорог Государственной компании "Российские автомобильные дороги" важным направлением деятельности Государственной компании станет обеспечение комплексного развития автомобильных дорог и объектов дорожного сервиса за счет размещения на автомобильных дорогах Государственной компании многофункциональных зон дорожного сервиса с учетом технических и архитектурно-планировочных стандартов, используемых в странах Европейского союза, а также в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29 октября 2009 г. № 860 "О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода", что позволит существенно улучшить качество обслуживания пользователей дорожной сети, повысить привлекательность движения по платным автодорожным маршрутам, снизить аварийность и тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий.

Многофункциональные зоны дорожного сервиса будут представлять собой специально разработанные в соответствии с генеральными планами автомобильных дорог зоны комплексного обслуживания пользователей и размещения объектов дорожного сервиса, включающие площадки отдыха, специально отведенные места для курения, туалетные комнаты, заправочные станции, автомойки, ремонтные мастерские, объекты общественного питания и торговли, мотели, пункты медицинской помощи и другие зоны, обеспечивающие наиболее полный пакет услуг для пользователей автомобильных дорог, включая услуги по обслуживанию и ремонту автомобилей, питанию, отдыху и прочие услуги. Указанные

многофункциональные зоны дорожного сервиса будут иметь безопасные и удобные подъезды и съезды с необходимыми дорожными знаками и устройством переходно-скоростных полос движения, благоустроенную и освещенную примыкающую территорию, площадку с твердым покрытием для остановки, стоянки и маневрирования автотранспорта, вывеску с названием зоны дорожного сервиса и отдельных объектов дорожного обслуживания (автозаправочные станции, магазины, рестораны и др.), информацию о предоставляемых услугах, а также схему размещения объектов дорожного сервиса и движения автотранспорта на территории зоны дорожного сервиса.

Мероприятие "Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги" включает следующие работы:

переход на содержание и ремонт автомобильных дорог Государственной компании в соответствии с утвержденными нормативами денежных затрат;

проведение комплекса круглогодичных работ на всей сети автомобильных дорог Государственной компании в соответствии с нормативными требованиями;

совершенствование зимнего содержания автомобильных дорог Государственной компании с использованием современных технологий, высокопроизводительной и многофункциональной техники, экологически чистых противогололедных материалов;

проведение работ по ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог Государственной компании и искусственных сооружений на них в соответствии с требуемыми объемами и периодичностью, а также ликвидация накопленного в предыдущие годы недоремонта дорожной сети;

проведение работ, связанных с повышением безопасности движения на автомобильных дорогах Государственной компании, включая разметку проезжей части, установку дорожных ограждений современных типов, устройство освещения участков дорог повышенной опасности, устройство пешеходных переходов в разных уровнях и др.;

совершенствование системы диагностики, мониторинга и прогнозирования транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог Государственной компании;

разработка и внедрение системы слежения за обстановкой на дорогах и контроля работы дорожной техники с использованием аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС;

внедрение интеллектуальных систем управления движением транспортных потоков, включая системы метеообеспечения.

На сети автомобильных дорог Государственной компании планируется:

создание платных участков и организация эксплуатации на платной основе ряда обходов городов и мостовых переходов;

выполнение полного объема работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту дорожной сети;

повышение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, приведение его в соответствие с нормативными требованиями;

создание развитой придорожной инфраструктуры, включающей многофункциональные зоны дорожного сервиса, службы эвакуации и ремонтного обслуживания, стоянки и места отдыха водителей;

внедрение интеллектуальных систем управления движением транспортных потоков;

внедрение новых форм контрактных отношений, включая долгосрочные контракты и контракты, предусматривающие проектирование, строительство и последующую эксплуатацию автомобильных дорог одной подрядной организацией.

Система содержания и ремонта автомобильных дорог должна быть ориентирована на обеспечение требований технических регламентов в целях поддержания бесперебойного движения транспортных средств по дорожной сети, создания безопасных условий для всех участников движения, обеспечения сохранности автомобильных дорог, долговечности и надежности конструкций и сооружений.

Предусматривается, что к окончанию реализации подпрограммы на всех автомобильных дорогах Государственной компании будет обеспечено оказание пользователям следующего минимального пакета услуг:

предоставление информации об условиях движения с помощью указателей, маршрутных схем, содержащих сведения о расположении на маршруте объектов дорожного сервиса, природных, исторических достопримечательностей, а также информации о метеорологических условиях на маршруте движения;

размещение площадок отдыха (с интервалом не реже 50 км), оборудованных пунктами технической помощи и обслуживания автомобилей, автозаправочными станциями, пунктами питания и торговли, мотелями, пунктами медицинской помощи и др.;

оказание услуг аварийно-вызывной связи;

оказание услуг аварийной службы и медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

4. Характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного и правового регулирования в сфере реализации подпрограммы направлен на создание условий для ее эффективной реализации. Он включает в себя финансово-экономические и правовые меры государственного регулирования.

Финансово-экономические и правовые меры в сфере подпрограммы предусматривают принятие нормативных правовых актов, необходимых для выполнения основных мероприятий подпрограммы, а также привлечения для ее реализации финансовых средств.

Сведения об основных мерах правового регулирования представлены в Приложении 4 к Программе.

Своевременное принятие законодательных и нормативных правовых актов является основным условием эффективной и полной реализации подпрограммы.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

5. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Субъекты Российской Федерации не принимают участие в реализации основных мероприятий подпрограммы.

6. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Непосредственное участие в реализации подпрограммы принимает Государственная компания "Российские автомобильные дороги".

Основными функциями ГК "Автодор" являются:

выполнение функций заказчика при проектировании, строительстве, реконструкции, капитальном ремонте, ремонте и содержании автомобильных дорог Государственной компании;

развитие полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог Государственной компании;

выполнение полномочий концедента при заключении и исполнении в отношении автомобильных дорог Государственной компании концессионных соглашений.

Объем и характер участия ГК "Автодор" в подпрограмме определяется программами деятельности компании, утверждаемыми Правительством Российской Федерации. В этих документах представлены цели, задачи, индикаторы и целевые показатели развития ГК "Автодор", основные мероприятия, очередность и сроки их реализации, объем работ по строительству и реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, находящихся (подлежащих передаче) в доверительном управлении Государственной компании.

Акционерные общества, научные и иные организации могут участвовать в реализации подпрограммы по государственным контрактам на общих основаниях в соответствии с законодательством о закупках для федеральных государственных нужд.

7. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Расходы по подпрограмме составят за 2013 - 2020 годы 250 244 238,2 тыс. рублей, в том числе из средств федерального бюджета - 136 749 366,4 тыс. рублей, средства юридических лиц - 113 494 871,8 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:
в 2013 году, всего - 15 909 376,4 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 13 623 276,4 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 2 286 100 тыс. рублей.
в 2014 году, всего - 24 460 576,4 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 19 958 576,4 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 4 502 000 тыс. рублей;
в 2015 году, всего - 24 437 400 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 15 277 500 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 9159 900 тыс. рублей;
в 2016 году, всего - 28 380 800 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 16 086 600 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 12 294 200 тыс. рублей;
в 2017 году, всего - 31 673 000 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 17 191 500 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 14 481 500 тыс. рублей;
в 2018 году, всего - 39 052 800 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 18 083 600 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 20 969 200 тыс. рублей;
в 2019 году, всего - 42 162 900 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 17881 100 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 24 281 800 тыс. рублей;
в 2020 году, всего - 44 167 385,4 тыс. рублей, в том числе:
средства федерального бюджета - 18 647 213,6 тыс. рублей;
средства юридических лиц - 25 520 171,8 тыс. рублей.

По направлениям расходования средства Подпрограммы из федерального бюджета распределяются следующим образом:
капитальные вложения - 13 681 186,8 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 123 068 179,6 тыс. рублей.
В том числе по годам реализации:
в 2013 году, всего - 13 623 276,4 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 703 342 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 11 919 934,4 тыс. рублей;
в 2014 году, всего - 19 958 576,4 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 486 916,2 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 18 471 660,2 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 15 277 500 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 636 120 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 13 641 380 тыс. рублей;
в 2016 году, всего - 16 086 600 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 639 200 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 14 447 400 тыс. рублей;
в 2017 году, всего - 17 191 500 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 891 700 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 15 299 800 тыс. рублей;
в 2018 году, всего - 18 083 600 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 881 100 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 16202500 тыс. рублей;
в 2019 году, всего - 17 881 100 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 678 600 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 16 202 500 тыс. рублей;
в 2020 году, всего - 18 647 213,6 тыс. рублей, в том числе:
капитальные вложения - 1 764 208,6 тыс. рублей;
расходы на прочие нужды - 16 883 005 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают:

действующие расходные обязательства в размере 48 859 352,8 тыс. рублей, (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах);

принимаемые расходные обязательства в размере 87 890 013,6 тыс. рублей (финансирование мероприятий подпрограммы в 2016 - 2020 годах).

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов юридических лиц на реализацию целей подпрограммы представлена на период 2013 - 2020 гг. в Приложениях 6 и 7 к Программе.

8. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и инструментов государственной политики, обеспечивающих достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере развития транспортной системы Российской Федерации.

Реализация подпрограммы осуществляется в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

макроэкономические риски, связанные с нестабильностью мировой экономики, в том числе колебаниями цен на энергоносители. К числу макроэкономических рисков также следует отнести изменение конъюнктуры на внутренних и внешних рынках сырья, строительных материалов и техники, рынках рабочей силы, колебания цен в экономике. Связанное с колебаниями цен на строительные материалы возможное снижение объемов производства и предложения на рынке строительных материалов может привести к их дефициту и замедлению темпов реализации мероприятий подпрограммы в области ремонта и содержания автомобильных дорог федерального значения, строительства и реконструкции автомобильных дорог в субъектах Российской Федерации;

законодательные риски. Эффективная и динамичная реализация мероприятий подпрограммы во многом будет зависеть от совершенствования нормативной правовой базы в сфере Градостроительного кодекса Российской Федерации, законодательства о закупках для государственных нужд;

природные и техногенные риски. В связи с отставанием темпов приведения транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог в соответствие с нормативными требованиями от увеличения объема обслуживаемых транспортных потоков усиливается негативное влияние на состояние дорог опасных природных процессов и техногенных факторов. Масштаб воздействия этих процессов и факторов может увеличиваться в связи с деградацией дорожных конструкций. Для ликвидации последствий этих воздействий потребуются дополнительные капитальные вложения, которые не могут быть запланированы заранее, что приведет к отвлечению средств с других объектов и мероприятий подпрограммы.

Управление рисками при реализации подпрограммы и минимизация их негативных последствий при выполнении подпрограммы будет осуществляться на основе оперативного и среднесрочного планирования работ.

Система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры, направленные на управление рисками:

оптимизацию распределения конкретных рисков между исполнителями подпрограммы с учетом их реальных возможностей по управлению соответствующими рисками;

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий, своевременной корректировки планов и программ для обеспечения наиболее эффективного использования выделенных ресурсов;

применение вариантного подхода при планировании мероприятий;

периодическую корректировку состава программных мероприятий и показателей с учетом достигнутых результатов и текущих условий реализации программы.

Подпрограмма "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани"

Ответственный исполнитель подпрограммы	-	Министерство транспорта Российской Федерации
Соисполнители подпрограммы	-	Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта
Программно-целевые инструменты подпрограммы	-	нет
Цели подпрограммы	-	проведение Универсиады 2013 года и Олимпийских игр 2014 года в соответствии с требованиями Международного олимпийского комитета, Международного Паралимпийского комитета и Международной Федерации Студенческого Спорта (FISU) в части транспортного обеспечения
Задачи подпрограммы	-	организация управления и контроль за проектированием и строительством транспортных инфраструктурных объектов; обеспечение поставок материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов; организация транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани
Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	-	степень готовности Логистического транспортного центра в г. Сочи

Этапы и сроки реализации подпрограммы	- Сроки реализации с 2013 по 2015 годы Приоритетом подпрограммы в период ее реализации является полная и своевременная подготовка транспортных систем к проведению Универсиады 2013 года и Олимпийских игр 2014 года
Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	- общий объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета составляет 9 842 367 тыс. рублей, в том числе по годам реализации: 2013 г.- 4 600 126,2 тыс. рублей, 2014 г. - 4 501 881,5 тыс. рублей, 2015 г. - 740 359,3 тыс. рублей
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	выполнение плана поставок материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов; ввод в эксплуатацию Логистического транспортного центра; выполнение графика перевозки пассажиров в период проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани

1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Подпрограмма "Транспортное обеспечение Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани" (далее - подпрограмма) сформирована для решения задач по организации управления и контроля за проектированием и строительством транспортных инфраструктурных объектов, ходом поставок материально-технических ресурсов и перевозкой пассажиров на период подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи с последующим функционированием в интересах горноклиматического курорта, а также в целях транспортного обеспечения подготовки и проведения XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Приоритеты подпрограммы следуют из обязательств Российской Федерации, взятых на себя в период подготовки заявок на проведение указанных международных соревнований.

В соответствии с главой 14 тома 3 "Заявочной книги Сочи-2014" необходимо разработать и внедрить "стратегию управления транспортом при участии органов, отвечающих за функционирование транспортной системы Сочи, в целях эффективного управления всем транспортом в период подготовки и проведения Олимпийских Игр".

Разделом 3.6. "Технического руководства по транспорту Международного Олимпийского Комитета" предписывается внедрить "схему интеллектуальной организации дорожного движения для облегчения олимпийского и обычного дорожного движения".

В соответствии с главой "Транспортное обеспечение" Заявочной книги "Казань Россия 2013" необходимо применить "для перевозки участников, судей и официальных делегаций во время Универсиады 2013 в городе Казани комфортабельные автобусы, оснащенные новыми технологиями, в соответствии с Европейским экологическим стандартом "Евро-3".

Для решения вопросов подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года в г. Сочи требуется увязка данных элементов транспортной системы в единое информационное поле, позволяющее решать как в стратегическом плане, так и в оперативном порядке вопросы организации управления и контроля за проектированием и строительством транспортных инфраструктурных объектов, ходом поставок материально-технических ресурсов и перевозкой пассажиров.

Впервые на территории Российской Федерации развитие указанных видов транспорта осуществляется при участии координирующей негосударственной организации на основе построения системы интегрированной логистики, объединяющей элементы транспортной, складской, таможенной и распределительной инфраструктуры, которая в настоящее время является в развитых странах основой логистической системы.

Необходимость такого подхода к решению задач по подготовке и проведению Олимпийских игр 2014 года в г. Сочи (далее также - Игры) обусловлена следующими факторами:

существенные объемы строительства;

сжатые сроки по подготовке Игр с учетом объемов строительства;

участие многочисленных партнеров по подготовке и проведению Игр;

недостаточная пропускная способность грузоперерабатывающей инфраструктуры;

обеспечение условий для экономически оправданного завоза необходимой номенклатуры грузов в требуемом количестве;

минимизация нагрузки на улично-дорожную сеть г. Сочи от транспорта, задействованного при подготовке и проведении Игр;

необходимость формирования единого Плана поставки материально-технических ресурсов.

Целью подпрограммы является проведение Универсиады 2013 года и Олимпийских игр 2014 года в соответствии с требованиями Международного олимпийского комитета, Международного Паралимпийского комитета и Международной Федерации Студенческого Спорта (FISU) в части транспортного обеспечения.

Для достижения цели необходимо решение следующих задач:

организация управления и контроль за проектированием и строительством транспортных инфраструктурных объектов;

обеспечение поставок материально-технических ресурсов для строительства олимпийских объектов;

организация транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани.

Подпрограмма предусматривает реализацию четырех взаимоувязанных проектов, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. № 991 "О Программе строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта":

комплексная схема организации движения в г. Сочи и автоматизированная система управления дорожным движением г. Сочи;

логистический транспортный центр в г. Сочи по контролю и управлению пассажиропотоками и движением грузов;

специализированные автотранспортные парки по обслуживанию пассажирского автомобильного транспорта для перевозки участников и гостей XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи;

приобретение специализированного транспорта пассажирского автотранспорта для обслуживания пассажиров в период проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи.

3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Достижение целей и решение задач подпрограммы обеспечивается реализацией основного мероприятия "Организация транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани".

Основное мероприятие "Организация транспортного обеспечения подготовки и проведения Олимпийских игр 2014 года и XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года в г. Казани" предусматривает:

создание и обеспечение функционирования комплексной схемы организации движения в г. Сочи и автоматизированной системы управления дорожным движением г. Сочи в пределах между железнодорожными вокзалами Адлер и Сочи, Имеретинской низменностью и горным кластером;

создание логистического транспортного центра в г. Сочи;

формирование специализированных автотранспортных парков по обслуживанию пассажирского автомобильного транспорта для перевозки участников и гостей XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи.

Основная цель создания комплексной схемы организации движения и автоматизированной системы управления дорожным движением г. Сочи - обеспечение бесперебойной работы транспортного комплекса г. Сочи в период подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года с последующим функционированием в интересах горноклиматического курорта.

Дополнительно предусмотрены оперативные мероприятия для быстрого реагирования на изменения ситуации и принятия мер по обеспечению бесперебойного движения транспорта.

В состав Центра управления дорожным движением войдут автоматизированные системы управления дорожным движением.

Кроме того, в состав единой системы войдут интегрирующая автоматизированная система и 12 локальных автоматизированных систем. Часть локальных систем уже построены и ведены в эксплуатацию. Для части систем разработана проектная документация.

Основными результатами создания комплексной системы организации движения и автоматизированной системы управления дорожным движением являются:

повышение безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети г. Сочи;

минимизация общих потерь, возникающих при движении транспортных и пассажирских потоков по улично-дорожной сети;

повышение пропускной способности магистралей города;

организация и управление движением при возникновении чрезвычайных ситуаций на трассе и обеспечение оперативности прибытия скорой помощи, пожарно-спасательных подразделений МЧС России и других специальных служб к месту вызова;

обеспечение своевременного подвоза грузов к Олимпийским объектам;

обеспечение управления процессом перевозки гостей и участников Олимпийских игр пассажирским автомобильным транспортом;

повышение информированности водителей об условиях движения;

снижение негативного воздействия на окружающую среду за счет уменьшения частоты, протяженности и длительности заторов, что приведет к уменьшению выброса вредных веществ, а также снижению шумового фона.

Критериями оценки достижения указанных результатов являются:

снижение аварийности на 15 процентов;

увеличение скорости сообщения на 30 процентов, уменьшение задержек на пересечениях на 20 процентов;

обеспечение времени прибытия первого подразделения пожарной охраны к месту вызова за время не более 10 мин. (статья 76 Федерального закона от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности");

улучшение экологических показателей, в т. ч. снижение количества вредных выбросов в атмосферу на 15 процентов;

снижение социальной напряженности в г. Сочи.

После введения автоматизированной системы управления дорожным движением в эксплуатацию будет проведена оценка ряда факторов

эффективности методом имитационного моделирования. Степень влияния этой системы на повышение уровня безопасности движения будет устанавливаться на основе анализа статистических данных об аварийности за несколько лет работы системы.

Логистический транспортный центр по контролю и управлению пассажиропотоками и движением грузов создается с целью:

своевременного выполнения плана поставки материально-технических ресурсов в Сочинский транспортный узел с последующей доставкой на объекты Олимпийского строительства на период подготовки и проведения XXII Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр 2014 года в г. Сочи;

обеспечения пассажирских перевозок участников и гостей Олимпиады автомобильным пассажирским транспортом и обеспечение безопасности и качества таких перевозок в период подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр в городе Сочи.

С целью реализации проекта по созданию логистического транспортного центра необходимо своевременное и качественное исполнение следующих работ, входящих в состав указанного мероприятия:

проектирование и строительство здания логистического транспортного центра, в том числе размещение в нем интегрирующей автоматизированной системы управления дорожным движением (одного из базовых элементов Мероприятия 1) и помещений Центра управления дорожным движением;

техническое и рабочее проектирование автоматизированной системы управления логистического транспортного центра и его элементов, разработка и согласование регламентов информационного взаимодействия, разработка проектных решений по техническому обеспечению системы;

монтаж и наладка современного дорогостоящего оборудования, размещаемого в здании логистического транспортного центра, на удаленных площадках и рабочих местах, на контролируемых транспортных средствах (в том числе на 1 308 автобусах и единицах спецтехники для нужд специализированных автотранспортных парков);

приобретение и адаптация системного и специализированного программного обеспечения для решения задач планирования, контроля, координации, учета, анализа и оптимизации грузовых и пассажирских перевозок всеми видами транспорта (железнодорожный, воздушный, морской, автомобильный);

разработка информационных шлюзов для оперативного информационного взаимодействия между автономной некоммерческой организации "Оргкомитет "Сочи 2014", "Государственной корпорацией "Олимпстрой", ФСО России, ФСБ России, МЧС России, МВД России.

Кроме того основное мероприятие включает в себя обслуживание контингента участников и гостей: спортсменов и официальных лиц в составе команд; представителей международных спортивных федераций; сотрудников аккредитованных средств массовой информации, включая прессу и телевидение; сотрудников олимпийской вещательной организации; обслуживающий персонал; спонсоров и/или партнеров олимпийских и паралимпийских игр. Кроме того, транспортные услуги должны предоставляться зрителям, имеющим билеты на спортивные соревнования.

Для своевременной и бесперебойной доставки до спортивных объектов гостей и участников Олимпиады на период Олимпийских игр создается транспортная система, состоящая из многочисленных видов транспорта. Один из основных способов перевозки зрителей, участников и других лиц является автомобильный транспорт, состоящий из легковых автомобилей и автобусов с заданными параметрами. Для хранения, технического обслуживания, ремонта и организованной работы подвижного состава требуется создать специализированные автотранспортные парки.

Специализированные автотранспортные парки - комплекс сооружений, позволяющих качественно организовать эксплуатацию и содержание автотранспорта. Для размещения 1 249 автобусов, 3 058 легковых автомобилей и специализированного транспорта требуется 9 специализированных автотранспортных парков общей площадью 40 га. Специализированные автотранспортные парки должны находиться в непосредственной близости от "базовых объектов", что позволит сократить протяженность маршрутов движения и порожний пробег, уменьшить негативное влияние на рост интенсивности дорожного движения, а также предоставить гарантированные транспортные услуги всем участникам и гостям Олимпийских игр.

В настоящее время в г. Сочи отсутствует требуемая транспортная инфраструктура. При отсутствии специализированных автотранспортных парков многократно увеличатся затраты, связанные с эксплуатацией автотранспорта. Выполнение комплекса мероприятий по строительству и оптимальному размещению специализированных автотранспортных

парков в полном соответствии с законодательством Российской Федерации и с учетом мировой практики, является фундаментом для создания эффективно функционирующей и отвечающей требованиям МОК системы транспортного обслуживания пассажиров в период проведения Игр в г. Сочи.

В целях организации транспортного обслуживания участников и гостей XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи необходимо приобретение пассажирского автотранспорта (автобусов в количестве 981 ед.) и специализированного транспорта (эвакуаторов в количестве 16 ед.), который будет размещен в специализированных автотранспортных парках по обслуживанию пассажирского автомобильного транспорта для перевозки участников и гостей Игр.

Количество автобусов, необходимых для бесперебойного транспортного обеспечения участников и гостей Игр рассчитано в ходе разработки и актуализации объединенного операционного транспортного мастер-плана города Сочи. Основной задачей данного мероприятия является поставка пассажирского автотранспорта (автобусов) и специализированного транспорта (эвакуаторов), соответствующего определенным техническим требованиям и в запланированных объемах в транспортную систему г. Сочи в целях организации перевозок пассажиров по олимпийским маршрутам.

В рамках основного мероприятия предусматривается предоставление субсидии ФГУП "Росморпорт" на организацию паромного сообщения по маршруту Новороссийск - Сочи - Новороссийск и на возмещение затрат по привлечению и обслуживанию круизных судов, используемых для организации проживания персонала и клиентских групп, а также предоставление субсидий бюджету г. Санкт-Петербурга на приобретение специализированного и пассажирского автомобильного транспорта для обслуживания пассажиров в период подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи.

4. Характеристика мер государственного регулирования

В рамках подпрограммы комплекс мер государственного и правового регулирования в сфере реализации подпрограммы не предусматривается.

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Субъекты Российской Федерации не принимают участие в реализации основных мероприятий подпрограммы.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Акционерные общества, научные и иные организации могут участвовать в реализации подпрограммы по государственным контрактам на общих основаниях в соответствии с законодательством о закупках для федеральных государственных нужд.

8. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Всего расходы по подпрограмме за 2013 - 2020 годы составят 9 842 367 тыс. рублей из федерального бюджета (расходы на прочие нужды).

В том числе по годам реализации:

в 2013 году - 4 600 126,2 тыс. рублей;

в 2014 году - 4 501 881,5 тыс. рублей;

в 2015 году - 740 359,3 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают действующие расходные обязательства (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах) в размере 9 842 367 тыс. рублей.

Ресурсное обеспечение подпрограммы по годам реализации и основным мероприятиям представлено в Приложении 6 к Программе.

9. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям.

К числу макроэкономических рисков следует отнести изменение конъюнктуры на внутренних и внешних рынках сырья, строительных материалов и техники, рынках рабочей силы, колебания цен в экономике. Связанное с колебаниями цен на строительные материалы возможное снижение объемов производства и предложения на рынке строительных материалов может привести к их дефициту и замедлению темпов реализации мероприятий подпрограммы.

Крупные строительные проекты неизбежно подвержены природным и техногенным рискам.

Управление рисками при реализации подпрограммы и минимизация их негативных последствий при выполнении подпрограммы будет осуществляться на основе оперативного и среднесрочного планирования работ.

Система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры, направленные на управление рисками:

оптимизацию распределения конкретных рисков между исполнителями подпрограммы с учетом их реальных возможностей по управлению соответствующими рисками;

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий, своевременной корректировки планов и программ для обеспечения наиболее эффективного использования выделенных ресурсов;

применение вариантного подхода при планировании мероприятий;

периодическую корректировку состава мероприятий и показателей с учетом достигнутых результатов и текущих условий реализации подпрограммы.

Подпрограмма "Обеспечение реализации Программы"

П А С П О Р Т

подпрограммы "Обеспечение реализации Программы"

Ответственный исполнитель подпрограммы	-	Министерство транспорта Российской Федерации
Соисполнители подпрограммы	-	нет
Цели подпрограммы	-	повышение эффективности реализации Программы
Задачи подпрограммы	-	обеспечение деятельности Министерства транспорта Российской Федерации как ответственного исполнителя (государственного заказчика) Программы, выполнение государственных услуг и работ в рамках ее реализации; повышение эффективности мер государственного регулирования, направленных на реализацию Программы; формирование механизмов взаимодействия ответственного исполнителя Программы с исполнителями подпрограмм и государственными заказчиками федеральных целевых программ
Показатели (индикаторы) подпрограммы	-	внутренние затраты на исследования и разработки в сфере транспорта (к 2011 году)
Этапы и сроки реализации подпрограммы	-	подпрограмма реализуется в один этап в период 2013 - 2020 годы
Объемы бюджетных ассигнований подпрограммы	-	общий объем финансирования подпрограммы из средств федерального бюджета составляет 15 321 022,2 тыс. рублей, в том числе по годам реализации:

	2013 г. - 4 760 438 тыс. рублей, 2014 г. - 2 677 876,2 тыс. рублей, 2015 г. - 1 175 229,9 тыс. рублей, 2016 г. - 1 237 938,52 тыс. рублей, 2017 г. - 1 283 593,82 тыс. рублей, 2018 г. - 1 330 269,22 тыс. рублей, 2019 г. - 1 373 420,32 тыс. рублей, 2020 г. - 1 482 256,22 тыс. рублей
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	реализация подпрограммы обеспечит эффективное выполнение и своевременное достижение запланированных результатов Программы, развитие инноваций на базе научных исследований за счет увеличения внутренних затрат на исследования и разработки в сфере транспорта в 3,4 раза к уровню 2011 года

1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Программа - это система мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и инструментов государственной политики, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере социально-экономического развития и безопасности транспортного комплекса.

Программа включает федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект), федеральную целевую программу "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект), "Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте" (далее - Комплексная программа) и восемь подпрограмм.

Ответственным исполнителем Программы является Министерство транспорта Российской Федерации.

В реализации Программы принимают участие семь федеральных органов исполнительной власти: Министерство финансов Российской Федерации, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное дорожное агентство, Федеральное агентство железнодорожного транспорта,

Федеральное агентство морского и речного транспорта, Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

Реализация Программы осуществляется в соответствии с планом, ежегодно, не позднее 15 декабря текущего финансового года утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с соисполнителями, содержащим перечень мероприятий с указанием сроков их выполнения, бюджетных ассигнований, а также информацию о расходах из других источников.

В процессе реализации Программы Министерство транспорта Российской Федерации по согласованию с соисполнителями принимает решения о внесении изменений в перечни и состав мероприятий, сроки их реализации, в объемы бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий (в пределах утвержденных лимитов бюджетных ассигнований на реализацию Программы в целом).

До 1 марта года, следующего за отчетным, Министерством транспорта Российской Федерации совместно с соисполнителями подготавливается отчет о ходе реализации Программы. Годовой отчет должен содержать:

конкретные результаты, достигнутые за отчетный период;

перечень мероприятий, выполненных и не выполненных (с указанием причин) в установленные сроки;

анализ факторов, повлиявших на ход реализации Программы;

данные об использовании бюджетных ассигнований и иных средств на выполнение мероприятий;

информацию о внесенных ответственным исполнителем изменениях в Программу;

иную информацию в соответствии с методическими указаниями, утвержденными Минэкономразвития России (приказ от 22 декабря 2010 г. № 670).

Отчет направляется в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации.

Учитывая сложность и значительное количество участников Программы, необходимость согласования их действий при планировании, подготовке отчетности, корректировке Программы, вопросы управления реализацией Программы планируется осуществлять в рамках отдельной подпрограммы "Обеспечение реализации Программы".

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы, сроков и контрольных этапов реализации подпрограммы

Исходя из целей и задач государственной политики в сфере транспортного комплекса на период до 2020 года, определены основные приоритеты в сфере реализации подпрограммы:

направленность всей системы управления транспортным комплексом на достижение целей и решение задач Программы;

создание условий для реализации комплекса мероприятий по развитию транспортной системы, включенных в федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (проект), федеральную целевую программу "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (проект), Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте и в восемь подпрограмм Программы;

формирование и организация практического применения мер государственного регулирования, включая вопросы правового регулирования;

повышение доступности и качества предоставляемых государственных услуг.

Реализация подпрограммы предусматривает внедрение программно-целевого принципа организации деятельности органов государственной власти и повышение эффективности использования финансовых ресурсов, выделяемых на развитие транспортной отрасли.

Целью реализации подпрограммы является повышение эффективности реализации Программы.

Для реализации этой цели необходимо решение следующих задач:

обеспечение деятельности Министерства транспорта Российской Федерации как ответственного исполнителя (государственного заказчика) Программы, выполнение государственных услуг и работ в рамках ее реализации;

повышение эффективности мер государственного регулирования, направленных на реализацию Программы;

формирование механизмов взаимодействия ответственного исполнителя Программы с исполнителями подпрограмм и государственными заказчиками федеральных целевых программ.

Основными результатами реализации подпрограммы являются:

обеспечение достижения целей, решения задач и показателей Программы в целом, федеральных целевых программ, Комплексной программы и подпрограмм;

повышение эффективности реализации государственных услуг (работ);

снижение рисков реализации Программы

развитие инноваций на базе научных исследований за счет увеличения внутренних затрат на исследования и разработки в сфере транспорта.

3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Подпрограмма включает основное мероприятие "Управление реализацией Программы". Мероприятие направлено на обеспечение Министерством транспорта Российской Федерации управления реализацией Программы в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588.

В рамках данного основного мероприятия будут осуществляться следующие мероприятия:

обеспечение деятельности и выполнение функций Министерства транспорта Российской Федерации по выработке государственной политики, нормативно-правовому регулированию и другим мерам государственного регулирования в сфере транспортного комплекса, оказания государственных услуг, управления государственным имуществом, а также других функций;

организация взаимодействия Министерства транспорта Российской Федерации как ответственного исполнителя Программы с исполнителями Программы, юридическими лицами и субъектами Российской Федерации;

материально-техническое и информационное обеспечение эффективной деятельности органов государственной власти в сфере транспортного комплекса;

совершенствование механизмов управления Программой, в том числе, расширение сферы применения аутсорсинга;

осуществление международной деятельности, связанной с решением задач Программы, включая участие в работе межправительственных и международных транспортных органов и организаций.

4. Характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Программы и достижение ее целей и включает финансово-экономические и административно-управленческие меры государственного регулирования. Меры государственного регулирования подпрограммы приведены в Приложениях 3 и 4 к Программе.

Формирование и организация практического применения мер государственного регулирования осуществляется в рамках основного мероприятия подпрограммы "Обеспечение реализации Программы".

5. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Всего расходы по подпрограмме за 2013 - 2020 годы составят 15 321 022,2 тыс. рублей из федерального бюджета.

В том числе: расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 2 731 313,6 тыс. рублей, расходы на прочие нужды - 14 688 708,6 тыс. рублей.

В том числе по годам реализации:

в 2013 году, всего - 4 760 438 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы 2 176 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 2584148,8 тыс. рублей;

в 2014 году, всего - 2 677 876,2 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 79 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 2 598 587 тыс. рублей;

в 2015 году, всего - 1 175 229,9 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 79 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 1 095 940,7 тыс. рублей;

в 2016 году, всего - 1 237 938,52 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 79 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 1 158 649,32 тыс. рублей;

в 2017 году, всего - 1 283 593,82 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 79 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 1 204 304,62 тыс. рублей;

в 2018 году, всего - 1 330 269,22 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 79 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 1 250 980,02 тыс. рублей;

в 2019 году, всего - 1 373 420,32 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 79 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 1 294 131,12 тыс. рублей;

в 2020 году, всего - 1 482 256,22 тыс. рублей, в том числе:

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 79 289,2 тыс. рублей;

расходы на прочие нужды - 1 402 967,02 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета включают действующие расходные обязательства в размере 8 613 544,1 тыс. рублей, (финансирование подпрограммы в 2013 - 2015 годах) и принимаемые расходные обязательства в размере 6 707 478,1 тыс. рублей (финансирование мероприятий подпрограммы в 2016 - 2020 годах).

Ресурсное обеспечение подпрограммы по годам реализации представлено в Приложении 6 к Программе.

6. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы.

Риски реализации подпрограммы связаны с кадровым обеспечением управления Программой. Существуют проблемы, связанные с обеспечением Минтранса России квалифицированными и мотивированными государственными служащими. Меры по снижению данных рисков связаны совершенствованием кадровой работы, а так же с передачей исполнения части функций на аутсорсинг. Оптимизация сферы привлечения бизнеса к выполнению государственных функций по управлению Программой входит в состав работ по мероприятию "Управление реализацией Программы".

При отсутствии эффективного управления Программой возрастают риски ее реализации, что может привести к несвоевременной и некачественной реализации мероприятий программы, решению задач и значительно повлияет на ее результаты.

Эффективность подпрограммы определяет эффективность управления Программой, которая характеризуется степенью достижения запланированных значений показателей (индикаторов).

Количественной оценкой степени достижения запланированных значений показателей Программы может служить доля показателей, фактические значения которых в отчетном году равны или выше (лучше) запланированных.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к государственной программе
Российской Федерации
"Развитие транспортной системы"

**Информационно-аналитическая справка
по развитию транспортного комплекса Московского региона**

В настоящее время Министерство транспорта Российской Федерации, правительства Москвы и Московской области реализуют Программу развития транспортного комплекса Московского региона на период до 2020 года, разработанную в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 1 августа 2010 г. № СС-П9-5211.

Целью Программы развития транспортной системы Московского региона является формирование единой транспортной системы Московского региона, соответствующей мировому уровню качества предоставления транспортных услуг населению и обеспечивающей комфортные условия передвижений населения, активизацию социально-экономического развития Московского региона, рост его инвестиционного потенциала, благоприятные условия развития бизнеса.

Приоритетными направлениями развития транспортной системы Московского региона являются:

- ориентация на массовые виды транспорта, обеспечивающего перевозки пассажиров,

- оптимизация и развитие сетевой структуры дорог на территории Московского региона,

- оптимизация транспортно-логистической системы, функционирующей на территории Московского региона,

- использование современных систем организации движения транспорта.

К задачам, которые обеспечат достижение целей с учетом приоритетных направлений, относятся:

- развитие транспортных средств и транспортной инфраструктуры, обеспечивающих обслуживание транспортных связей между зонами проживания и работы жителей Московского региона, внедрение новых видов скоростного наземного транспорта;

- совершенствование качества услуг, предоставляемых транспортной системой, включая повышение комфорта перевозок пассажиров;

- совершенствование нормативно-правовой базы в области обеспечения транспортного обслуживания населения, развития и функционирования единого транспортного комплекса Московского региона;

- совершенствование организационно-управленческой деятельности в сфере транспорта, оптимизация и введение организационно-регулирующих мер, обеспечивающих улучшение транспортной ситуации в Московском регионе;

- внедрение инновационных технологий, интеллектуальных транспортных систем, систем информационного обеспечения, в том числе мониторинга и управления на транспорте, интегрирующих информационные ресурсы органов исполнительной власти всех уровней в области обеспечения транспортной информации в единое открытое информационное поле;

- снижение отрицательных экологических последствий от осуществления транспортной деятельности на территории Московского региона.

Результатом реализации мероприятий Программы будет:

- обеспечение баланса спроса и предложения в части обслуживания транспортной системой Московского региона объемов пассажирских и грузовых перевозок в соответствии с прогнозными потребностями;

- оптимизация и координация пассажиро- и грузоперевозок с использованием различных видов транспорта;

- повышение качества услуг, предоставляемых транспортной системой, включая повышение комфорта перевозок пассажиров до нормативно установленного уровня;

- создание и поддержание тенденции устойчивого улучшения условий передвижения населения и грузов на территории Московского региона, обеспечение стабильности, регулярности, приемлемой скорости и комфорта передвижений;

- повышение уровня организации и безопасности дорожного движения, безопасности на транспорте;

- снижение дисбаланса между плотностью застройки и транспортными ресурсами территорий;

- улучшение экологической обстановки, связанной с функционированием транспортного комплекса.

Реализация мероприятий Программы позволит:

- нормативно закрепить принципы построения государственной стратегии развития транспортной системы Московского региона;

- обеспечить единые требования и порядок организации транспортного обслуживания населения и организации грузоперевозок в Московском регионе;

- сформировать единую государственную политику в сфере транспортной деятельности в Московском регионе и обеспечить межсубъектное и межведомственное взаимодействие;

- консолидировать развитие транспортной системы в рамках единого организационного, информационного и правового поля;

- создать комплексные интермодальные центры для координации и взаимодействия различных видов транспорта при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок;

- повысить качество обслуживания пользователей транспортной системы Московского региона, снизить издержки при осуществлении перевозок;

- обеспечить надежность и безопасность движения;

- обеспечить благоприятный климат для внедрения сервисов на основе глобальных навигационных спутниковых систем, а также создать условия для развития Москвы как Международного финансового центра, интегрированного в российскую и мировую экономику.

Первоочередные мероприятия по развитию транспортной системы г. Москвы и Московской области в части объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в государственной собственности Российской Федерации, включены в федеральную целевую программу "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)", утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 (далее - ФЦП).

В частности, в ФЦП нашли свое отражение следующие мероприятия, реализуемые в том числе за счет средств федерального бюджета.

1. Развитие автомобильных дорог федерального значения за счет реконструкции существующей дорожной сети и строительства новых автомагистралей и скоростных автодорог на основе механизмов государственно-частного партнерства строительство скоростной автомагистрали Москва - Санкт-Петербург, реконструкция автодорог М-4 "Дон", М-1 "Беларусь", М-8 "Холмогоры" и др.).

Для снижения нагрузки на головные участки федеральных дорог и Московскую кольцевую автомобильную дорогу предусмотрено строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги, которая

станет инфраструктурной основой логистической системы Московского транспортного узла.

2. Развитие Московского авиаузла за счет реконструкции аэропортов Домодедово, Внуково, Шереметьево.

3. Развитие внутреннего водного транспорта за счет реконструкции и модернизации гидротехнических сооружений ФГУП "Канал им. Москвы" с целью их доведения до нормативных требований, а также строительство портово-логистического комплекса в г. Дмитрове, который позволит перенести часть грузоперевозок с автомобильных и железных дорог на внутренние водные пути.

4. Мероприятия по созданию систем организации дорожного движения, созданию интеллектуальных систем организации движения на федеральных автодорогах, включая системы метеообеспечения, диагностики состояния автомобильных дорог, учета транспортных потоков.

Кроме того, за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников предусмотрено финансирование мероприятий, направленных на развитие Московского железнодорожного узла в части строительства дополнительных главных путей на головных участках всех пригородных направлений, Малом кольце Московской железной дороги, Большом Московском окружном кольце и ряде соединительных линий.

Финансирование укрупненных мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры представлено в таблице.

Объемы финансирования мероприятий
по развитию транспортной инфраструктуры
Московского транспортного узла на 2013 - 2015 годы

(млн. рублей)

Наименование мероприятий	2013 год	2014 год	2015 год	Итого 2013 - 2015 годы
Мероприятия по развитию дорожного хозяйства				
за счет средств бюджета г. Москвы	133839,6	143210,4	136495,9	413545,9

Наименование мероприятий	2013 год	2014 год	2015 год	Итого 2013 - 2015 годы
дорожный фонд Московской области	3977,65	2447,46	1204,26	7629,37
за счет средств федерального бюджета	53378,8	69387,3	64398,9	187165
в том числе				
субсидии бюджетам субъектов	5666,2	-	-	5666,2
финансирование федеральных объектов	47712,6	69387,3	64398,9	181498,8
Итого	191196,05	215045,16	202099,06	608340,28
Мероприятия по развитию воздушного транспорта				
за счет внебюджетных источников	21031,1	20465,8	6632,5	48129,4
финансирование федеральных объектов за счет средств федерального бюджета	14423,24	12141,2	9800,44	36364,89
Итого	14423,24	12141,2	9800,44	36364,89
Мероприятия по развитию речного транспорта				
финансирование федеральных объектов за счет средств федерального бюджета	931,7	1047,41	1220,36	3199,47

Наименование мероприятий	2013 год	2014 год	2015 год	Итого 2013 - 2015 годы
Итого	931,7	1047,41	1220,36	3199,47
Метростроение, за счет средств бюджета г. Москвы	144715,49	142801,79	173191	460708,28
Развитие наземного городского пассажирского общественного транспорта, за счет средств бюджета г. Москвы	9856,17	13116,71	9017,00	31989,88
Организация движения транспорта в городе. Создание интеллектуальной транспортной системы, за счет средств бюджета г. Москвы	8790	600	210	9600
Автовокзалы и транспортно-пересадочные узлы, за счет средств бюджета г. Москвы	200	200	200	600,00
Создание единого парковочного пространства, за счет средств бюджета г. Москвы	500	500	500	1500
Мероприятия по развитию железнодорожного транспорта				

Наименование мероприятий	2013 год	2014 год	2015 год	Итого 2013 - 2015 годы
за счет средств бюджета г. Москвы	5295,5	11042,4	13790,7	30128,6
за счет средств федерального бюджета	1944,72	9160,35	17638,4	28743,46
Средства ОАО "РЖД"	15749,98	12088,35	5004	32842,33
Бюджет ОАО "Московская кольцевая железная дорога"	6,9	8,8	5,9	21,6
Итого	35635,7	53909,5	48259,4	137804,6

Объемы финансирования объектов транспортной инфраструктуры Московского транспортного узла на 2013 - 2015 годы

за счет средств бюджета г. Москвы	303196,76	311471,3	333404,6	948072,66
за счет средств федерального бюджета	55323,52	78547,65	82037,3	215908,46
Дорожный фонд Московской области	3977,65	2447,46	1204,26	7629,37
Средства ОАО "РЖД"	1656,3	3610,3	5004	10270,6
Бюджет ОАО "Московская кольцевая железная дорога"	6,9	8,8	5,9	21,6
Итого	364161,13	396085,51	421656,06	1181902,7

gost.e-ecolog.ru