

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 5 декабря 2001 г. N 848

О ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЕ
"РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 31.05.2006 N 338,
от 09.07.2007 N 437, от 10.04.2008 N 258, от 20.05.2008 N 377,
от 17.03.2009 N 236, от 29.10.2009 N 864, от 22.04.2010 N 278,
от 12.10.2010 N 828, от 21.12.2010 N 1076, от 18.04.2011 N 293,
от 03.11.2011 N 886,
с изм., внесенными распоряжениями Правительства РФ
от 21.10.2004 N 1355-р, от 21.04.2006 N 553-р,
Постановлениями Правительства РФ от 21.12.2009 N 1035,
от 22.12.2010 N 1088)

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемую Федеральную целевую [программу](#) "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)" (далее именуется - Программа), представленную Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством путей сообщения Российской Федерации.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 20.05.2008 N 377)

2. Министерству экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерству финансов Российской Федерации ежегодно, начиная с 2002 года, включать [Программу](#) в перечень федеральных целевых программ, подлежащих финансированию за счет средств федерального бюджета.

Установить, что финансирование отдельных мероприятий [Программы](#) подлежит ежегодно уточнению с учетом возможностей федерального бюджета.

3. Министерству финансов Российской Федерации, Министерству экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерству образования и науки Российской Федерации предусматривать ежегодно, начиная с 2002 года, выделение средств на реализацию [Программы](#), в том числе на обеспечение деятельности органов текущего управления реализацией [Программы](#).

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 31.05.2006 N 338)

4. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации принять участие в реализации [Программы](#) с осуществлением расходов на эти цели в пределах средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М.КАСЬЯНОВ

Утверждена
Постановлением Правительства
Российской Федерации
от 5 декабря 2001 г. N 848

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
"РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"**

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 20.05.2008 N 377,
от 22.04.2010 N 278, от 12.10.2010 N 828, от 21.12.2010 N 1076,
от 03.11.2011 N 886,
с изм., внесенными Постановлениями Правительства РФ
от 21.12.2009 N 1035, от 22.12.2010 N 1088)

**ПАСПОРТ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"**

Наименование Программы	- Федеральная целевая программа "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)"
Основание для разработки Программы	- распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. N 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
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 2015 году:
 - транспортная подвижность населения Российской Федерации достигнет 8616 км на 1 человека в год;
 - объем экспорта транспортных услуг достигнет 23,4 млрд. долларов США;
 - объем транзитных перевозок достигнет 42,7 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 2,3 тыс. единиц;
 - объем перевалки грузов в морских портах достигнет 774 млн. тонн в год;
 - доля протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, сократится до 0,5 процента;
 - доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, возрастет до 46,7 процента;
 - доля протяженности внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой

глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится до 14 процентов (в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Сроки реализации Программы - 2010 - 2015 годы

Перечень подпрограмм Программы - "[Развитие экспорта транспортных услуг](#)"
"[Железнодорожный транспорт](#)"
"[Автомобильные дороги](#)"
"[Морской транспорт](#)"
"[Внутренний водный транспорт](#)"
"[Гражданская авиация](#)"

Объемы и источники финансирования Программы - общий объем финансирования мероприятий Программы составляет 12822,6 млрд. рублей в ценах соответствующих лет, в том числе:
за счет средств федерального бюджета - 4679,8 млрд. рублей;
за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 614,6 млрд. рублей;
за счет средств внебюджетных источников - 7528,2 млрд. рублей, в том числе 1000 млрд. рублей за счет введения инвестиционной составляющей в железнодорожные тарифы.
По целевому назначению общая потребность в ресурсном обеспечении распределяется следующим образом - капитальные вложения составляют 11465,9 млрд. рублей, в том числе: субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию территориальных автомобильных дорог - 440 млрд. рублей; расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 19,7 млрд. рублей; расходы на прочие нужды - 1337 млрд. рублей

(в ред. [Постановлений](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N [828](#), от 21.12.2010 N [1076](#))

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности - реализация мероприятий Программы позволит:
увеличить транспортную подвижность населения в 1,3 раза по сравнению с 2009 годом, в том числе на воздушном транспорте - в 1,6 раза;
увеличить объем экспорта транспортных услуг в 1,9 раза и транзит грузов по территории Российской Федерации в 1,4 раза;
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 1,5 раза;
сократить долю протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, в 15,6 раза;
сократить протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в 5,4 раза.
На железнодорожном транспорте будут введены в эксплуатацию 3,1 тыс. км новых линий, 3,2 тыс. км

дополнительных главных путей, электрифицированы 2,7 тыс. км линий, скорость доставки грузовых отправок в 2015 году достигнет 305 км в сутки, в том числе контейнеров в транзитном сообщении – 950 км в сутки.

За время реализации Программы будут устранены ограничения по пропускной способности на 6,2 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, построены и реконструированы почти 8 тыс. км автомобильных дорог федерального значения, включая строительство 1,9 тыс. км платных автомагистралей и скоростных дорог в составе международных транспортных коридоров. На условиях софинансирования из федерального бюджета будут построены и реконструированы 10 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 30 процентов, тоннаж флота под российским флагом возрастет в 2,2 раза, пополнение морского транспортного флота составит 6116,5 тыс. дедейт-тонн.

На внутреннем водном транспорте протяженность участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится на 4 тыс. км, будут повышены безопасность и надежность функционирования судоходных гидротехнических сооружений (доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится с 14,1 процента до 9 процентов, опасный уровень – с 4,1 процента до 0 процентов).

Развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта обеспечит формирование опорной сети аэропортов, будут построены и реконструированы 103 взлетно-посадочных полосы, в том числе 10 – 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 реализации проектов Программы (интегральный эффект за период до 2040 года в ценах соответствующих лет) оценивается в 13,8 трлн. рублей, коммерческая – в 4,6 трлн. рублей, бюджетная – в 5,9 трлн. рублей

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

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

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта, транспортная система не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития Российской Федерации.

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

Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы регионов. Наиболее существенны различия между европейской частью Российской Федерации и регионами Сибири и Дальнего Востока. Различия в транспортной обеспеченности между субъектами Российской Федерации достигают недопустимого уровня.

5 субъектов Российской Федерации не имеют железных дорог, 40 тыс. населенных пунктов не обеспечены постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Из-за отсутствия транспортного железнодорожного обеспечения не осваиваются 23 разведанных крупных месторождения природных ресурсов. Различия между отдельными субъектами Российской Федерации по плотности дорог с твердым покрытием в расчете на 1000 кв. км достигают 450 раз.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности. За последние 10 лет при росте уровня автомобилизации на 85 процентов увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования составило лишь 15,7 процента, то есть темпы роста автомобилизации значительно опережают темпы роста протяженности сети автомобильных дорог. По оценкам экспертов, потери Российской Федерации, обусловленные неразвитостью и низкой пропускной способностью сети автомобильных дорог, составляют 3 процента валового внутреннего продукта, что в 6 раз выше, чем в странах Европейского Союза.

Сегодня доля протяженности автомобильных дорог федерального значения, работающих в режиме перегрузки, достигла 29 процентов (14 тыс. км), а в пределах Московского транспортного узла - более 60 процентов. Около 50 процентов общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок, снижению безопасности движения.

Бездорожье и неудовлетворительное состояние сети автомобильных дорог являются серьезным ограничением на пути перехода к инновационной модели социально-экономического развития страны.

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

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

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

территории Российской Федерации. Реализация таких проектов может нанести ущерб экономике страны и ее политическим интересам.

Экономический рост Российской Федерации сдерживается отсутствием в сфере пассажирского транспорта возможностей обеспечения необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов. Так, система магистральных пассажирских перевозок воздушным транспортом не обеспечивает для большинства россиян доступных возможностей перемещения внутри страны. 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 ни масштабам территории страны, ни потребностям населения в авиационных перевозках. 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 осуществляются через Москву, что снижает эффективность и качество обслуживания граждан.

Износ основных производственных фондов транспорта по отдельным группам достиг 55 - 70 процентов. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. В настоящее время объемы перевозок растут благодаря увеличению интенсивности использования существующих (часто морально и физически устаревших) основных фондов.

Продолжают ухудшаться показатели безопасности на транспорте. Количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильном транспорте в последние годы увеличивалось в среднем на 10 процентов в год. Транспортные происшествия негативно влияют на экономическое развитие страны. По оценкам экспертов, ежегодные потери от транспортных происшествий достигают 8 процентов валового внутреннего продукта.

Анализ отдельных аспектов несоответствия транспортной системы потребностям социально-экономического развития страны показывает, что они не являются проблемами отдельных видов транспорта, а носят комплексный характер. Существующие ограничения связаны, по сути, с отсутствием единой транспортной системы. Целесообразность решения этой проблемы с использованием программно-целевого метода управления определяется следующими факторами:

- комплексный характер проблемы, обусловленный сложной структурой транспорта, объединяющей в единую систему отдельные виды транспорта, и его особой ролью инфраструктурной отрасли, обеспечивающей условия для экономического роста, повышения качества жизни населения, рациональной интеграции России в мировую экономику;

- высокая капиталоемкость и длительные сроки окупаемости инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры, определяющие их низкую инвестиционную привлекательность для бизнеса и необходимость активного участия (в том числе финансового) государства в их реализации;

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

- необходимость 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;

- возможность внедрения проектного механизма управления программными мероприятиями, который позволит скоординировать деятельность федеральных органов исполнительной 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;

важность эффективного взаимодействия Министерства транспорта Российской Федерации и находящихся в его ведении федеральных агентств с другими федеральными органами исполнительной власти.

Отказ от использования программно-целевого метода приведет к усилению дисбаланса между развитием транспортной системы и потребностями социально-экономического развития страны.

В настоящее время имеются 2 альтернативных варианта решения указанной системной проблемы.

Первый вариант предусматривает разработку федеральных целевых программ развития отдельных видов транспорта, направленных на решение главным образом отраслевых проблем.

Второй вариант предусматривает активное воздействие на ситуацию с помощью программно-целевого метода управления, предполагающего разработку единой Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)" (далее - Программа), направленной на решение проблемы в целом.

Вне зависимости от варианта решения проблемы реализация комплекса программных мероприятий будет сопряжена с различными рисками.

Макроэкономические риски обусловлены неблагоприятным изменением макроэкономической ситуации, что может привести к серьезному снижению объема инвестиций и недостаточному ресурсному обеспечению мероприятий по развитию транспортной системы. Такой сценарий развития будет характеризоваться отказом от реализации новых долгосрочных проектов и может привести к нарастанию объемов незавершенного строительства и невыполнению поставленных целей.

Геополитические риски связаны преимущественно с восточным вектором политики Российской Федерации, который определен как важнейший приоритет, способный качественно поднять конкурентоспособность Российской Федерации на пути ее интеграции в систему экономических отношений Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества. В настоящее время существует вероятность ослабления позиций Российской Федерации на Дальнем Востоке. Успешная реализация геостратегических интересов России в значительной степени будет зависеть от развития транспортной системы, которая решает задачи связанности субъектов Российской Федерации с центральной частью страны.

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

Риск недостаточной гибкости и адаптивности Программы к изменениям внешних условий вызван, в частности, излишней бюрократизацией процедур актуализации и корректировки Программы. Он может быть минимизирован путем организации контроля результатов по основным направлениям реализации Программы, расширения прав и повышения ответственности государственных заказчиков и исполнителей Программы. Это позволит обеспечить своевременное выявление сбоев в достижении запланированных результатов и осуществить оперативную корректировку задач и конкретных механизмов достижения целей Программы.

Анализ вариантов решения системной проблемы показывает, что второй вариант является более предпочтительным, так как позволяет уменьшить потери от указанных рисков. Основными его преимуществами являются:

концентрация ресурсов на решении приоритетных задач развития транспортной системы и реализации комплексных (на стыке нескольких видов транспорта) проектов по развитию транспортной инфраструктуры, которая будет способствовать созданию благоприятных условий для социально-экономического развития страны и решению важнейших задач государственной транспортной политики;

внедрение положительного опыта реализации крупных транспортных проектов на условиях государственно-частного партнерства, которое послужит сигналом для бизнес-сообщества и повысит инвестиционную привлекательность отрасли;

согласованное комплексное развитие транспортных узлов, которое ускорит развитие региональных "точек роста" и будет способствовать повышению конкурентоспособности субъектов Российской Федерации;

повышение результативности реализации Программы и эффективности использования бюджетных средств.

II. Основные цели и задачи Программы, сроки и этапы ее реализации, целевые индикаторы и показатели

Целями Программы, направленными на создание транспортных условий для инновационного развития Российской Федерации и повышения качества жизни ее граждан, 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.

Цели Программы являются составной частью общенациональной системы целей, направленных на ускорение темпов социально-экономического развития страны.

Достижение цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры предусматривает решение задач по увеличению пропускной способности участков железнодорожной сети, формированию направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузкой на ось, модернизации постоянных устройств и сооружений железнодорожного транспорта, строительству железнодорожных линий в районах нового освоения, увеличению протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, устранению участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, обеспечению развития сети внутрироссийских узловых аэропортов.

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

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

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

Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики. Достижение цели по обеспечению доступности услуг транспортного комплекса для населения предусматривает решение задач по строительству железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного

пассажира движения и обновлению парка пассажирских вагонов, формированию единой автодорожной сети круглогодичной доступности, обеспечению роста перевозок морским транспортом грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах, развития региональных сетей аэропортов, обеспечивающих связность опорной аэропортовой сети.

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.

Достижение цели по повышению конкурентоспособности российской транспортной системы и реализации транзитного потенциала предусматривает решение задач по развитию международных транспортных коридоров, транспортно-технологической инфраструктуры, обновлению парков транспортных средств.

Активная интеграция в систему международных транспортных коридоров <1> создаст дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры, обеспечит интеграцию России в глобальную транспортную систему, ускорит рост национального валового продукта. Транспортные услуги превратятся в одну из крупнейших после нефтегазового сырья статью российского экспорта, что в значительной мере снизит риски, связанные с перспективой ухудшения конъюнктуры на мировых рынках сырья. Будут существенно расширены возможности увеличения экспорта российских товаров на наиболее быстро развивающихся рынках стран Южной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Развитие евразийских транспортных коридоров придаст дополнительный импульс развитию телекоммуникаций, повышению мобильности рабочей силы и грузов, оживлению промышленной и деловой активности, принесет ряд дополнительных экономических выгод.

<1> Международные транспортные коридоры включают в себя евроазиатские коридоры "Север - Юг" и "Транссиб", Северный морской путь, панъевропейские коридоры N 1, N 2 и N 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты в Приморском крае с портами Азиатско-Тихоокеанского региона - "Приморье-1" и "Приморье-2".

В перспективе основные международные потоки грузов и пассажиров будут сконцентрированы на следующих направлениях:

"Запад - Восток". Предусматривается формирование глобального сухопутного транспортного коридора "Запад - Восток" по направлению Европа - Россия - Япония с ответвлениями на Китай, Казахстан, Монголию и Корейский полуостров. Его основой органично могут стать международный транспортный коридор N 2 и Транссибирская магистраль. Уже сейчас это направление от портов Дальнего Востока до пограничных переходов и портов северо-запада России представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу. Для приведения его в соответствие с современными требованиями потребуются развитие транспортных коммуникаций, мультимодальных транспортных узлов, транспортно-логистической инфраструктуры и модернизация морских портов Дальнего Востока и северо-запада России, обеспечивающих стыковку этого коридора с международными коммуникациями;

"Север - Юг". Развитие этого направления является важной стратегической задачей. Главная цель - создать благоприятные условия и возможности для транспортировки пассажиров и грузов по маршруту "побережье Балтийского моря - Персидский залив". В перспективе этот коридор должен стать одной из основных транспортных артерий страны и аккумулировать большое количество грузопотоков из Азии в Европу. Одним из эффективных инструментов развития международного транспортного коридора "Север - Юг" является использование потенциала внутренних водных путей Российской Федерации.

В рамках Программы предлагается сконцентрировать финансовые и организационные усилия на развитии существующих транспортных коридоров, создании альтернативных маршрутов для ускорения движения грузов и пассажиров, строительстве скоростных автомагистралей, специализации железнодорожных линий для организации пассажирского и грузового движения, устранении разрывов и "узких мест" на основных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях (обходы крупных городов и территорий сопредельных стран, внеклассные мосты, подъезды к крупнейшим транспортным узлам, морским и речным портам, аэропортам, пограничным пунктам пропуска, терминалам).

Реализация этих проектов позволит обеспечить стыковку российских коммуникаций с системой международных транспортных коридоров и оптимизировать взаимодействие различных видов транспорта. При этом основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются на осях Запад - Восток, Север - Юг и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри Российской Федерации.

Сеть скоростных магистралей будет выполнять системообразующую функцию, создающую возможности для развития в регионах новых производств и предприятий сферы услуг. Для создания системы автомагистралей необходимо строительство около 9 тыс. км высококачественных дорог, в том числе 1,8 тыс. км в период действия Программы. Скоростные магистрали обеспечат оптимальную с экологической и энергосберегающей точек зрения скорость движения транспортных средств, позволят увеличить скорость товародвижения, сократив время в пути на 40 процентов, что приведет к снижению транспортной составляющей в цене продукции до 12 - 16 процентов.

Достижение этой цели предусматривает развитие и повышение конкурентоспособности отечественных морских портов, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения (увеличение их мощностей и оптимальную специализацию), создание особых портовых зон и логистических центров для обеспечения возрастающих объемов перевозок и повышения доли российских портов в обеспечении переработки внешнеторговых грузов. Крупнейшими морскими портами, обеспечивающими основные объемы перевалки внешнеторговых и транзитных грузов, являются Мурманск, Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Новороссийск, Восточный и Ванино. Развитие торговых портов, расположенных на основных направлениях международных транспортных коридоров (Ростовский универсальный порт, Азов), позволит повысить конкурентоспособность и транзитный потенциал российских внутренних водных путей. Кроме того, будет решена задача повышения конкурентоспособности морского и внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота, пополнения его новыми современными конкурентоспособными судами различного назначения.

Развитие воздушных перевозок будет связано с созданием сети узловых распределительных центров (аэропортов-хабов), формируемых на базе Московского (Шереметьево, Внуково, Домодедово) и Санкт-Петербургского (Пулково) авиационных узлов, а также аэропортов г. г. Калининграда, Новосибирска, Самары, Екатеринбурга, Ростова-на-Дону, Красноярска и Хабаровска. Получат дальнейшее развитие объекты наземной инфраструктуры гражданской авиации, будут сформированы мультимодальные транспортно-логистические центры и система стыковки региональных рейсов с рейсами, определяющими основные пассажиропотоки.

Комплексное развитие крупных транспортных узлов, расположенных на международных транспортных коридорах (г. г. Москва, Санкт-Петербург, Казань, Волгоград, Самара, Нижний Новгород, Екатеринбург, Челябинск, Новосибирск, Иркутск, Якутск, Хабаровск), и транспортно-логистических центров обеспечит сбалансированное развитие транспортно-технологической инфраструктуры международных транспортных коридоров.

Приоритетной целью настоящей Программы является также повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Достижение этой цели возможно при решении следующих задач:

обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта, строительство обходов железнодорожных узлов;

повышение безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения;

обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта, в том числе совершенствование систем связи и навигации на морском транспорте, строительство судов

обеспечивающего флота, объектов берегового базирования и приобретение специального оборудования;

обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях;

обеспечение защиты транспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;

повышение качества подготовки специалистов на основе развития материально-технической базы транспортных учебных заведений (приобретение тренажеров, учебных транспортных средств);

развитие медицинских центров гражданской авиации;

развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте;

оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в рамках реализации Федерального закона "О транспортной безопасности".

Повышение качества подготовки специалистов является необходимым условием перевода отрасли на инновационный путь развития. Анализ материально-технической базы высших и средних учебных заведений, подведомственных Министерству транспорта Российской Федерации, показал, что она не отвечает современным и перспективным требованиям. В связи с этим в Программу включены мероприятия по переоснащению материальной базы учебных заведений транспортного комплекса.

В целях улучшения инвестиционного климата и развития рыночных отношений на транспорте предполагается реализация мероприятий по формированию и отработке механизмов проектного управления инвестициями. Реализация проектов на условиях государственно-частного партнерства позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капитала для достижения прогнозируемых на среднесрочную перспективу количественных и качественных показателей ее работы. Будут осуществляться мероприятия по разработке проектной и конкурсной документации, организации проектно-исследовательских работ, выкупу земли и строительству объектов, обеспечивающих комплексное развитие транспортной инфраструктуры. Реализация указанных мероприятий невозможна без привлечения внебюджетных средств, средств бюджетов субъектов Российской Федерации, Инвестиционного фонда Российской Федерации и других институтов развития.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Сроки реализации Программы - 2010 - 2015 годы.

Целевые индикаторы и показатели Программы представлены в [Приложении N 1](#).

III. Перечень программных мероприятий

Достижение целей и решение задач Программы обеспечивается путем реализации инвестиционных и инновационных мероприятий.

Включенные в Программу мероприятия сгруппированы в подпрограммы по отраслевому и функциональному признакам с учетом их функциональной однородности, взаимосвязанности и рационального управления реализацией Программы. Программа включает в себя 6 подпрограмм. Подпрограмма "[Развитие экспорта транспортных услуг](#)" сформирована по функциональному принципу и содержит мероприятия по комплексному развитию транспортной инфраструктуры, которые будут реализованы на условиях государственно-частного партнерства. Подпрограммы "[Железнодорожный транспорт](#)", "[Автомобильные дороги](#)", "[Морской транспорт](#)", "[Внутренний водный транспорт](#)" и "[Гражданская авиация](#)" сформированы по отраслевому принципу.

Отбор мероприятий для включения в Программу осуществлялся на основе комплексной модели развития транспортной системы с учетом геополитических интересов Российской Федерации, прогнозов развития и размещения производительных сил, объемов внешнеторгового оборота и схем территориального планирования развития регионов.

[Подпрограмма "Развитие экспорта транспортных услуг"](#)

Для достижения целей подпрограммы должны быть решены следующие задачи:

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

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

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

Программные мероприятия по повышению конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, включают комплексные инвестиционные проекты по устранению узких мест на направлениях максимальной концентрации внешнеторговых и транзитных грузопотоков.

В рамках этой задачи предполагается реализация следующих проектов:

комплексное развитие транспортного коридора "Запад - Восток" по направлению Европа - Российская Федерация - Япония с ответвлениями на Казахстан, Монголию и Китай. Будут осуществляться работы по развитию Транссибирской магистрали, морских портов, мультимодальных транспортных узлов и межрегиональных логистических центров, которые позволят переключить транспортные потоки Азиатско-Тихоокеанского региона на транспортный коридор "Запад - Восток";

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

развитие международного транспортного маршрута "Европа - Западный Китай" на территории Российской Федерации на участке Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - граница Республики Казахстан (общей протяженностью около 2200 километров). Будет реализован проект строительства Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра, который станет системным центром распределения и обработки грузов федерального уровня.

В ходе реализации указанных проектов будут выполняться мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры на подходах к пунктам пропуска, находящихся в зоне действия этих коридоров.

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

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

Подпрограмма решает задачи, связанные с развитием и повышением конкурентоспособности морских портов, находящихся в местах максимальной концентрации экспортных и транзитных грузопотоков. Российские морские порты в Северном и Азово-Черноморском бассейнах являются точками входа международных транспортных коридоров и маршрутов ("Транссиб", "Север - Юг", "Европа - Западный Китай"). Для обеспечения развития перевозок грузов в контейнерах предусматривается строительство контейнерных и перегрузочных терминалов в портах Новороссийск и Мурманск, создание комплексного транспортного узла на базе порта Тамань и Ростовского универсального порта.

Развитие экспорта транспортных услуг будет сопровождаться повышением их качества, что возможно только на основе комплексного развития транспортно-логистической инфраструктуры. Мероприятия по развитию объектов транспортно-логистической инфраструктуры включены в комплексные инвестиционные проекты. Наиболее крупные логистические комплексы будут созданы в Московской области (в зоне Центральной кольцевой автомобильной дороги), на Санкт-

Петербуржском транспортном узле, в г. г. Мурманске, Архангельске, Ростове-на-Дону, Нижнем Новгороде, Казани, Екатеринбурге, Новосибирске, Хабаровске и Владивостоке.

Одной из основных задач подпрограммы является формирование и отработка механизмов управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства с применением инновационных подходов. Решение этой задачи предусматривает реализацию мероприятий по разработке проектной и конкурсной документации, организации проектно-изыскательских работ и строительства комплексных объектов по развитию транспортной инфраструктуры, отработке механизмов реализации различных форм государственно-частного партнерства, созданию баз данных, привлечению инвесторов к реализации проектов в транспортном секторе.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Научно-исследовательское обеспечение функциональной подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг" с учетом ее системообразующей роли в реализации Программы направлено на разработку инвестиционных предложений по повышению конкурентоспособности транспортных коридоров и развитию мультимодальных транспортных узлов, на информационно-аналитическое и научное обеспечение инвестиционных и инновационных мероприятий, на разработку методологических подходов к повышению конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

[Подпрограмма](#) "Железнодорожный транспорт"

Для достижения целей подпрограммы должны быть решены следующие задачи:

- увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети;
- формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузкой на ось, модернизация постоянных устройств и сооружений;
- строительство железнодорожных линий в районах нового освоения;
- строительство железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения;
- обновление парка пассажирского подвижного состава;
- развитие сети железных дорог по направлениям транспортных коридоров;
- обновление парка локомотивов и грузовых вагонов;
- обеспечение транспортной безопасности;
- строительство обходов железнодорожных узлов;
- развитие материальной базы учебных заведений.

Для обеспечения возрастающих объемов перевозок на основных направлениях движения грузо- и пассажиропотоков требуется увеличение пропускной способности железнодорожных линий за счет строительства дополнительных главных путей и открытия разъездов. До 2015 года строительство вторых главных путей необходимо осуществить на участках Мурманск - Петрозаводск, Мга - Сонково - Ярославль, Мга - Гатчина - Веймарн, Обозерская - Архангельск, Тобольск - Сургут, Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань и других. Для развития пассажирских перевозок на Московском транспортном узле должны быть осуществлены масштабные мероприятия по строительству дополнительных главных путей на головных участках большинства пригородных направлений и ряде соединительных линий.

Мероприятия, направленные на модернизацию постоянных устройств и сооружений железных дорог, предусматривают увеличение массы и длины грузовых поездов, скоростей их движения, реконструкцию и строительство новых инженерных сооружений, модернизацию оборудования электроснабжения и электрификацию участков, внедрение современных систем управления перевозочным процессом на основе информатизации отрасли. В первую очередь реализацию указанных мероприятий предполагается осуществить на магистральных направлениях, где выполняется примерно 70 процентов грузооборота железнодорожного транспорта.

Увеличение весовых норм позволит обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов и повысить эффективность работы железных дорог в рыночных условиях. Обращение поездов повышенной массы и длины предусматривается на направлениях Кузбасс - Северо-Запад, Кузбасс

- Мурманск, Курган - Волгоград - порты Азово-Черноморского бассейна, Екатеринбург - Москва - Смоленск и других участках сети железных дорог.

Для безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными массой и скоростями необходима реконструкция и строительство новых инженерных сооружений. В первую очередь это относится к старым мостам с металлическими пролетными строениями и тоннелям. Речь идет о строительстве второго мостового перехода через р. Обь на участке Рямы - Камень-на-Оби, о реконструкции Кипарисовского, Облучьинского, Владивостокского, Лагар-Аульского тоннелей на Транссибе, Большого и Малого Новороссийских тоннелей, тоннелей на участках Кривенковская - Белореченская и Туапсе - Адлер, мостов через реки Зeya, Бурея, Волга и Кама.

Предусматривается электрификация участков Трубная - Аксарайская, Крымская - Юровский - Вышестеблиевская, Улан-Удэ - Наушки и других. Массовое внедрение на сети железных дорог информационных технологий и автоматизированных систем управления и контроля требует существенного наращивания объемов внедрения цифровых систем передачи данных на основе использования волоконно-оптических линий связи.

Для строительства железнодорожных линий в районах нового освоения будут осуществляться мероприятия, реализация которых принесет значительные экономические и социальные эффекты для всего государства. К таким мероприятиям относятся строительство линий Беркаит - Томмот - Якутск, Полуночное - Обская - Салехард, Салехард - Надым и Бийск - Горно-Алтайск, мостовых переходов через р. Лену в районе г. Якутска и р. Обь в районе г. Салехарда, а также проектирование Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (Нижевартовск - Белый Яр - Усть-Илимск), линии Селихин - Ныш, соединяющей остров Сахалин с материком.

Строительство новых железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения повлечет за собой строительство линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск как составной части специализированной, формируемой для организации скоростного пассажирского движения магистрали Центр - Юг, а также проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург.

По итогам проектных работ будет дополнительно разработан механизм реализации проекта указанной высокоскоростной железнодорожной магистрали, основанный на принципах государственно-частного партнерства.

В рамках решения задачи развития сети железных дорог по направлениям транспортных коридоров намечается развитие Московского транспортного узла.

Обновление парка грузового и пассажирского подвижного состава обеспечит увеличение производительности не менее чем на 15 - 20 процентов.

Обеспечение транспортной безопасности становится возможным в результате совершенствования информационных технологий и внедрения цифровых каналов передачи информации, волоконно-оптических линий связи, радиосвязи, средств сигнализации и нового поколения компьютерного оборудования на станциях и локомотивах.

Необходимым условием для обеспечения надежной и безопасной работы железнодорожного транспорта является строительство обходов железнодорожных узлов. Намечается строительство обходов Саратовского, Омского, Ярославского, Краснодарского и Читинского железнодорожных узлов, а также реконструкция тоннеля под р. Амур у г. Хабаровска. Проведение этих мероприятий позволит обеспечить беспрепятственный пропуск транзитных потоков грузов и пассажиров, повысить транспортную и экологическую безопасность в городах, сократить транспортные издержки и время в пути.

Реализация части проектов подпрограммы предусмотрена за счет средств, получаемых открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" от введения инвестиционной составляющей в тарифе на грузовые железнодорожные перевозки, что позволит обеспечить достаточную пропускную способность сети железных дорог Российской Федерации общего пользования и осуществить безвозмездное присоединение к ней железнодорожных путей необщего пользования.

Научно-техническое обеспечение реализации подпрограммы предусматривает проведение работ по исследованию рынка транспортных услуг, ресурсосбережению, формированию

полигонов движения тяжеловесных поездов, созданию новых видов подвижного состава, развитию скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, разработке методических рекомендаций по определению эффективности инвестиционных проектов и методов оптимизации развития сети железных дорог, исследованию перспектив ее развития, изучению проблем безопасности, совершенствования государственной системы подготовки специалистов, а также по совершенствованию технического регулирования на железнодорожном транспорте.

Подпрограмма "Автомобильные дороги"

Для достижения целей подпрограммы должны быть решены следующие задачи:

увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям;

создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения;

увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров;

повышение безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения, обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог федерального значения и транспортной безопасности дорожного хозяйства.

В результате реализации мероприятий подпрограммы увеличится протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения, при этом протяженность дорог высших (I и II) категорий составит 54 процента общей протяженности сети дорог федерального значения, а протяженность дорог с капитальным типом покрытия достигнет 97,5 процента.

В целях увеличения протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, предусмотрены мероприятия по реконструкции перегруженных участков и участков с переходным типом покрытия, по ликвидации грунтовых разрывов, строительству и реконструкции обходов городов, строительству пересечений автомобильных дорог и железных дорог на разных уровнях.

В целях создания условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых межрегиональных и внутрирегиональных транспортных связей. Реализация этих мероприятий будет осуществляться на условиях софинансирования за счет средств федерального и региональных бюджетов.

Мероприятия по повышению конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализации транзитного потенциала страны в отношении автомобильных дорог предусматривают решение следующих задач:

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

строительство и реконструкция участков автомобильных дорог, обеспечение соответствия их технического состояния требованиям, предъявляемым международными соглашениями к международным автомагистралям Европейской и Азиатской сетей автомобильных дорог;

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

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

В период реализации подпрограммы намечено осуществить строительство и реконструкцию около 2 тыс. километров автомобильных дорог федерального значения, формирующих систему платных автомагистралей и скоростных дорог. Среди них скоростная автомагистраль Москва - Санкт-Петербург, Центральная кольцевая автомобильная дорога в Московской области, участки автомобильной дороги М-4 "Дон" с введением платного проезда от Московской кольцевой автомобильной дороги в Московской области до границы Липецкой и Воронежской областей.

Предусмотрено также проведение инженерных изысканий для обоснования создания ряда новых международных автодорожных маршрутов от западных границ Российской Федерации в направлении регионов Уральского и Сибирского федеральных округов и государств - участников Содружества Независимых Государств.

В целях повышения безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения предусмотрены мероприятия по реконструкции мостов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, по повышению уровня обустройства автомобильных дорог, созданию интеллектуальных систем организации дорожного движения, развитию надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства, по обеспечению транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

На основе применения механизмов государственно-частного партнерства в соответствии с утвержденным перечнем инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, предусматривается строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке 15-й км - 58-й км, нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск, Западного скоростного диаметра и Орловского тоннеля в г. Санкт-Петербурге.

Подпрограммой предусмотрены мероприятия по научно-техническому и инновационному обеспечению, реализуемые по следующим направлениям:

- совершенствование теоретических основ и расчетных методов эксплуатации автомобильных дорог, экономики дорожного хозяйства, проектирования автомобильных дорог;

- повышение надежности и долговечности дорожных конструкций и конструкций искусственных сооружений, проведение исследований в области создания принципиально новых материалов, конструкций и технологий;

- разработка нового оборудования для диагностики транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и приборов для осуществления лабораторного контроля качества работ по строительству, ремонту и содержанию дорог и мостов, создание наблюдательных полигонов (стационарных пунктов наблюдения) с целью исследования качества и сроков службы дорожных конструкций.

Подпрограмма "Морской транспорт"

Для достижения целей подпрограммы должны быть решены следующие задачи:

- обеспечение роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах;

- увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности морского транспортного флота;

- обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта.

Для решения задач подпрограммы должны быть осуществлены мероприятия по увеличению производственной мощности российских морских портов, строительству транспортных, аварийно-спасательных, гидрографических, ледокольных и патрульных судов, строительству и реконструкции объектов берегового базирования бассейновых аварийно-спасательных управлений, объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, станций приема и обработки информации Международной спутниковой системы поиска и спасания "КОСПАС-САРСАТ", систем управления движением судов, мероприятия по укреплению материально-технической базы морских учебных заведений, а также по научно-техническому обеспечению.

Развитие портовых мощностей обеспечивается осуществлением следующих мероприятий:

- строительство глубоководного порта в г. Балтийске;

- строительство нового морского порта в районе пос. Набиль (Сахалинская область);

- строительство второго грузового района и объектов инфраструктуры порта Оля;

- развитие портов Кавказ, Темрюк, Таганрог;

- развитие порта Сочи;

- реконструкция и строительство объектов инфраструктуры портов Архангельск и Ванино;

реконструкция объектов федеральной собственности в портах Санкт-Петербург, Выборг, Оля, Петропавловск-Камчатский и Анадырь;
реконструкция причалов N 1 - 7 и дноуглубление акватории угольного комплекса в порту Высоцк, реконструкция причалов N 1, 2 и 8 в морском порту Находка;
реконструкция Санкт-Петербургского морского канала;
реконструкция входных молов морского порта Холмск;
формирование акваторий южной и северной частей морского торгового порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала.

Подпрограмма предусматривает значительное пополнение морского транспортного флота при увеличении общего тоннажа морского транспортного флота под российским флагом почти в 2 раза.

Для обеспечения пассажирских перевозок предусматривается строительство морского пассажирского терминала на Васильевском острове в г. Санкт-Петербурге и развитие порта Сочи.

В целях обеспечения транспортного обслуживания отдаленных районов страны подпрограмма предусматривает строительство транспортных судов различного назначения, в том числе:

паромов для работы на линии морской железнодорожно-автомобильной паромной переправы Усть-Луга - Балтийск - порты Германии и для обслуживания Дальневосточного региона и порта Сочи;

пассажирских судов на 150 пассажиров для использования на Дальнем Востоке и в Черноморском бассейне;

судов-снабженцев класса ЛУ-7 для доставки грузов на необорудованный берег северных районов страны.

Подпрограммой намечено также строительство грузопассажирского судна для обеспечения сообщения Командорских островов и г. Северо-Курильска с г. Петропавловском-Камчатским. Запланированы мероприятия по строительству скоростных пассажирских судов (морское такси).

В целях обеспечения бесперебойного судоходства по трассам Северного морского пути, повышения уровня безопасности мореплавания и охраны окружающей природной среды подпрограмма предусматривает строительство судов обеспечивающего флота, в том числе ледокольного флота, аварийно-спасательных судов, судов природоохранного назначения, лоцмейстерских, гидрографических и патрульных судов для осуществления государственного морского надзора.

Кроме того, предусматривается строительство и реконструкция объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности, станций приема и обработки информации Международной спутниковой системы поиска и спасания "КОСПАС-САРСАТ", систем управления движением судов, объектов берегового базирования бассейновых аварийно-спасательных управлений.

В целях создания условий для улучшения подготовки высококвалифицированных специалистов морского транспорта подпрограмма предусматривает мероприятия по укреплению материально-технической базы научно-образовательных комплексов государственных высших учебных заведений морского транспорта.

Мероприятия по научно-техническому обеспечению включают комплекс научно-исследовательских работ, осуществляемых по основным направлениям развития морского транспорта, - анализ и прогноз состояния грузовой базы морского транспорта, развитие морских портов, транспортного и обеспечивающего флота, взаимодействие морского транспорта со смежными видами транспорта в рамках межотраслевой транспортной координации, разработка нормативно-правовой базы морского транспорта, развитие информационно-аналитических технологий.

Подпрограмма "Внутренний водный транспорт"

Для достижения целей подпрограммы должны быть решены следующие задачи:

устранение участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;

повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота;

развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения; обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях.

Реализация подпрограммы позволит сократить долю внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность европейской части России, и ликвидировать к 2015 году аварийное состояние и опасный уровень безопасности на всех судоходных гидротехнических сооружениях.

Протяженность участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в значительной степени будет сокращена при осуществлении 2 крупных инвестиционных проектов, предусматривающих:

строительство низконапорного гидроузла в Нижегородской области (пос. Козино);

реконструкцию и развитие инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути, а также строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла.

В результате реализации проектов увеличится пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, будет сохранена целостность реки Волги как судоходной реки. Обеспечение гарантированных габаритов пути создаст условия для развития транзитных грузопотоков, эффективного использования транспортных судов современных и перспективных типов, системного развития транспортной инфраструктуры.

Повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота будет осуществляться за счет размещения крупных заказов для замены судов типа "Волго-Дон" и "Волгонепфть", которые на протяжении 30 лет являлись основными судами для перевозки грузов по Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации, а сегодня требуют замены по срокам службы. Кроме того, предусматривается строительство малотоннажного флота для восточных бассейнов и пассажирских судов нового проекта "Золотое кольцо".

Развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения планируется осуществлять путем строительства портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов на принципах государственно-частного партнерства. В результате реализации проекта порт сможет обрабатывать все типы судов класса "река-море" без ограничения грузоподъемности. За счет увеличения пропускной способности объем перевалки грузов возрастет на 6 млн. тонн. Это повысит конкурентоспособность транспортной системы юга России и будет способствовать реализации транзитного потенциала страны.

В целях обеспечения надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях предполагается осуществить комплекс мероприятий по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений, модернизации береговых производственных объектов и сооружений, обновлению обслуживающего флота, реконструкции и развитию сетей технологической связи на внутренних водных путях, приобретению программно-аппаратных средств для оснащения лабораторий навигационной информации, усилению антитеррористической защищенности объектов, развитию материально-технической базы учебных заведений.

Мероприятия по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния включают в себя 3 крупных проекта: реконструкция объектов инфраструктуры Канала имени Москвы, комплексная реконструкция гидротехнических сооружений Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации и комплексная реконструкция гидротехнических сооружений внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока.

Все судоходные гидротехнические сооружения к 2015 году будут оцениваться как работоспособные.

В создании и обеспечении габаритов и качественных параметров пути значительная роль принадлежит обслуживающему флоту - судам специального назначения, являющимся федеральной собственностью. Проблему обновления обслуживающего флота предполагается

решить путем строительства на отечественных судостроительных заводах судов нового поколения и судов с использованием элементов эксплуатирующихся судов.

Российская Федерация является одним из основных поставщиков и потребителей нефти на мировом рынке. Процесс транспортировки нефти напрямую связан с обеспечением экологической безопасности. Реализация мероприятий по созданию эффективной системы по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях с судов и объектов позволит снизить риски загрязнения нефтью и нефтепродуктами внутренних водоемов, являющихся рекреационными зонами и источниками водоснабжения.

Обновление обслуживающего флота предполагает строительство 352 судов (обстановочных, экологических, служебно-вспомогательных, для промерных и изыскательских работ, земснарядов), предназначенных для контроля условий на внутренних водных путях, а также поставку 115 скоростных патрульных катеров для обеспечения контрольно-надзорной деятельности.

Обеспечение безопасности на внутренних водных путях невозможно без реконструкции и развития сетей технологической связи. Мероприятия по развитию сетей технологической связи предусматривают создание системы управления движением судов и информационного обеспечения судоходства на всех внутренних водных путях Российской Федерации.

Мероприятия по приобретению программно-аппаратных средств для оснащения лабораторий навигационной информации предусматривают создание 17 лабораторий, аккредитованных для проверки и корректировки в кратчайшие сроки навигационной информации и оперативной ее передачи на суда по каналам связи.

Надежность и безопасность функционирования транспортной системы могут быть обеспечены только при наличии достаточного количества высококвалифицированных специалистов речного транспорта и современной материально-технической базы учебных заведений. Развитие материально-технической базы учебных заведений подразумевает строительство и реконструкцию объектов федеральной собственности высших учебных заведений внутреннего водного транспорта и их филиалов.

Научно-техническое обеспечение подпрограммы предусматривает:

научно-техническое сопровождение работ по развитию инфраструктуры внутренних водных путей;

проведение исследований комплексного влияния мероприятий по ликвидации лимитирующих участков Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации на структуру и динамику грузо- и пассажиропотоков, развитие грузовой базы речного транспорта и снижение транспортных издержек;

подготовку научно обоснованных предложений по реконструкции и модернизации портовых сооружений и береговых производственных объектов на участках транспортного коридора "Север - Юг";

разработку предложений по созданию мультимодальных транспортно-логистических узлов на внутренних водных путях международного значения, стратегических планов развития речных портов в отдельных бассейнах, по повышению эффективности речных перевозок;

научно-техническое сопровождение мероприятий по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений, развитию сетей технологической связи, систем управления движением судов и информационного обеспечения;

проведение научных исследований по развитию навигационно-гидрографического обеспечения на внутренних водных путях, технических и технологических средств подготовки специалистов, по научно-техническому обеспечению деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб.

Подпрограмма "Гражданская авиация"

Для достижения целей подпрограммы должны быть решены следующие задачи:

развитие сети внутрироссийских узловых аэропортов;

развитие сетей региональных и местных аэропортов;

развитие сети крупных международных узловых аэропортов;

обновление парка воздушных судов авиаперевозчиков Российской Федерации;
обеспечение защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;

обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации;

обеспечение развития медицинских центров гражданской авиации;

развитие технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта.

В результате реализации мероприятий подпрограммы к 2015 году возрастет авиационная подвижность населения, пассажирооборот на международных воздушных линиях превысит 100 млрд. пасс.-км. Будет введено в эксплуатацию после реконструкции более 100 взлетно-посадочных полос в международных и общероссийских узловых аэропортах. Парк самолетов пополнится воздушными судами современных типов.

Необходимость развития наземной авиационной инфраструктуры обусловлена высоким уровнем износа основных фондов аэропортов, аэродромов, посадочных площадок и необходимостью возобновления авиационных рейсов в удаленные населенные пункты.

Реализация подпрограммы предусматривает постепенную смену приоритетов развития наземной авиатранспортной инфраструктуры и парка воздушных судов. В 2010 - 2012 годах начнет формироваться национальная опорная сеть аэропортов (аэродромов), будут развиваться крупные международные и внутрироссийские узловые аэропорты. В дальнейшем будет происходить приоритетное развитие региональных и местных аэропортов, развитие фидерных пассажиро- и грузопотоков, интегрируемых с магистральной авиационной сетью, что даст позитивный импульс для динамичного роста региональных и местных авиаперевозок и аэропортов как важной компоненты национальной авиатранспортной системы России.

Развитие наземной авиатранспортной инфраструктуры должно сопровождаться массовым пополнением парка воздушных судов современными судами российского производства, в первую очередь региональными.

Необходимость обеспечения защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность вытекает из обострившейся террористической обстановки в ряде регионов мира, глобальности авиационных перевозок и высокого общественного резонанса, вызываемого происшествиями на воздушном транспорте. Должны быть внедрены современное оборудование и технологии обеспечения авиационной безопасности во всех российских аэропортах.

Необходимость развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации обусловлена ролью человеческого фактора в инцидентах и летных происшествиях, произошедших в последние годы. Программой предусматривается приобретение новых воздушных судов и тренажеров для учебных заведений.

На обеспечение комплексной безопасности и устойчивости воздушного транспорта также направлены мероприятия по развитию медицинских центров гражданской авиации и совершенствованию технического обеспечения государственного контроля и надзора.

Научно-техническое обеспечение подпрограммы предусматривает проведение работ по исследованию и разработке рекомендаций, направленных на улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на воздушном транспорте, по прогнозированию развития воздушного транспорта и исследованию рынка авиатранспортных услуг, совершенствованию методологии и научному сопровождению обоснования развития парка воздушных судов и наземной инфраструктуры, выполнение мероприятий по научному обеспечению разработки и внедрению новых технологий и оборудования в сфере обеспечения авиационной безопасности на воздушном транспорте.

Общепрограммные мероприятия

Общепрограммные мероприятия направлены на реализацию всех целей Программы и носят обеспечивающий характер. Осуществление этих мероприятий позволит повысить уровень

научного обоснования и организационной проработки решений, принимаемых государственным заказчиком - координатором в ходе реализации Программы.

Мероприятия сгруппированы по направлениям расходования средств.

В целях повышения эффективности управления Программой предлагается сформировать информационно-аналитическую систему государственного управления в транспортном комплексе, предполагающую создание:

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

систем мониторинга и управления транспортным комплексом, обеспечивающих поддержку процедур календарно-ресурсного планирования, финансирования и учета расходов, управления документами и взаимодействием участников транспортного комплекса, а также поддержку подготовки и представления в различных форматах интегрированной отчетности о ходе реализации программ и проектов в транспортной отрасли;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

единой межведомственной системы обмена данными между органами исполнительной власти на федеральном и региональном уровнях, включая контрольные и регулирующие органы, для обеспечения эффективности государственного управления и создания максимально комфортных условий для пользователей услуг транспортного комплекса путем реализации технологии работы по принципу "одного окна" для ускорения пассажиро- и товародвижения;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности в целях осуществления в том числе проектирования и строительства территориальных центров и главного центра мониторинга безопасности транспортной системы и дежурно-диспетчерских служб, мобильных центров организации и проведения расследований, испытаний, экспертиз, анализа и оценок непосредственно на месте транспортных происшествий, формирования и ведения автоматизированных централизованных баз данных, включая персональные данные о пассажирах;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

абзац исключен. - [Постановление](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828.

Научно-техническое и инновационное обеспечение включает в себя исследования тенденций и перспектив развития рынка транспортных услуг и транспортной инфраструктуры, совершенствование системы мониторинга транспортного комплекса, разработку модели создания единого транспортного пространства, повышение инвестиционной привлекательности транспортных проектов, развитие рыночных отношений и использование передовых технологий на транспорте, развитие интеллектуальных транспортных систем в Российской Федерации, повышение транспортной безопасности.

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.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения Программы

Финансирование мероприятий Программы предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Необходимые объемы финансирования мероприятий Программы по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры определены в соответствии с проектной документацией и с учетом объектов-аналогов.

Общий объем финансирования Программы рассчитан в ценах соответствующих лет и составляет 12822,6 млрд. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 4679,8 млрд. рублей (36,5 процента общего объема финансирования), бюджетов субъектов Российской Федерации - 614,6 млрд. рублей (4,8 процента) и внебюджетных источников - 7528,2 млрд. рублей (58,7 процента).

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828, от 21.12.2010 N 1076)

Объемы финансирования Программы приведены в [Приложении N 2](#).

V. Механизм реализации Программы

Механизм реализации определяет комплекс мер, осуществляемых государственным заказчиком - координатором Программы и государственными заказчиками в целях повышения эффективности реализации мероприятий Программы и достижения планируемых результатов.

Программа реализуется в соответствии с [порядком](#) разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. N 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд".

Министерство транспорта Российской Федерации как государственный заказчик - координатор Программы осуществляет:

- планирование реализации мероприятий Программы, в том числе контроль соответствия отдельных мероприятий требованиям и содержанию Программы, обеспечение согласованности их выполнения, анализ представленного государственными заказчиками перечня программных мероприятий, составление и представление в установленном порядке сводной бюджетной заявки на финансирование мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета на очередной финансовый год;

- общую координацию мероприятий Программы, выполняемых в увязке с мероприятиями других федеральных и региональных программ, в том числе мероприятий по развитию транспортных коридоров и крупных транспортных узлов, включая Московский и Санкт-Петербургский транспортные узлы;

- определение приоритетности этапов строительства и реконструкции объектов капитального строительства государственной собственности Российской Федерации, включенных в инвестиционные проекты;

- распределение в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных на реализацию инвестиционных проектов, бюджетных инвестиций по отдельным этапам проектирования, строительства и реконструкции объектов капитального строительства государственной собственности Российской Федерации;

- мониторинг эффективности реализации мероприятий Программы и расходования выделяемых бюджетных средств на основе анализа предоставляемой государственными заказчиками информации, подготовку докладов о ходе реализации Программы и представление их в установленном порядке заинтересованным федеральным органам исполнительной власти;

- внесение предложений о корректировке мероприятий Программы или отдельных подпрограмм в соответствии с основными параметрами и приоритетами социально-экономического развития страны;

- размещение на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации в сети Интернет информации о ходе и результатах реализации Программы;

- представление в установленном порядке в 2013 году предложений по срокам завершения строительства объектов государственной собственности Российской Федерации, проектирование которых планируется осуществить в соответствии с Программой до 2015 года, и по объемам бюджетных инвестиций, необходимых для этого.

Государственные заказчики подпрограмм осуществляют:

планирование реализации мероприятий подпрограмм в рамках выделяемого ресурсного обеспечения, в том числе определение состава, сроков и ожидаемых результатов работ, составление и предоставление государственному заказчику - координатору Программы бюджетной заявки на получение бюджетного финансирования;

управление реализацией мероприятий подпрограмм, в том числе выбор и согласование при необходимости с государственным заказчиком - координатором Программы исполнителей работ, заключение государственных контрактов, координацию выполняемых работ;

анализ и обобщение результатов выполнения работ по реализации мероприятий подпрограмм, подготовку и предоставление государственному заказчику - координатору Программы отчетов для подготовки докладов о ходе реализации Программы;

представление государственному заказчику - координатору Программы предложений о приоритетности этапов строительства, реконструкции объектов капитального строительства государственной собственности Российской Федерации, включенных в инвестиционные проекты;

представление государственному заказчику - координатору Программы предложений о распределении бюджетных инвестиций, предусмотренных на реализацию инвестиционных проектов, по отдельным этапам.

Изменение показателей сводной бюджетной росписи федерального бюджета в случае перераспределения бюджетных ассигнований, предусмотренных на реализацию мероприятий Программы, текущего финансового года и планового периода не повлечет за собой необходимость корректировки Программы.

Органом текущего управления реализацией Программы является федеральное государственное учреждение "Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России", которое может выполнять функции государственного заказчика по общепрограммным мероприятиям Программы, за исключением предоставления субсидий автономной некоммерческой организации "Транспортная дирекция Олимпийских игр", а также реконструкции и перепланировки административного здания, расположенного в г. Москве, ул. Рождественка, д. 1, строение 1. Для повышения эффективности текущего управления Программой и контроля за ходом реализации ее мероприятий предлагается создать информационно-аналитическую систему.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Порядок взаимодействия между государственным заказчиком - координатором Программы, государственными заказчиками Программы и органом текущего управления реализацией Программы будет устанавливаться Министерством транспорта Российской Федерации.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

В целях обеспечения взаимодействия государственных заказчиков Программы с государственным заказчиком - координатором Программы возможно создание совета по координации Программы, который станет коллегиальным совещательным органом управления реализацией Программы.

Государственные заказчики подпрограмм вправе передавать на платной основе предприятиям, организациям и учреждениям функции, определенные [пунктом 32](#) порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. N 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд". Такая передача будет осуществляться на основе государственных контрактов (договоров) на оказание услуг для федеральных государственных нужд за счет средств федерального бюджета, предусмотренных государственному заказчику на прочие расходы.

Предполагается, что государственными заказчиками мероприятий Программы, в том числе инвестиционных проектов, могут выступать государственные заказчики подпрограмм, федеральные государственные учреждения, находящиеся в ведении государственных заказчиков подпрограмм.

Основные сведения о результатах реализации Программы, выполнении целевых и объемных показателей, об объеме затраченных на выполнение Программы финансовых ресурсов,

а также о результатах мониторинга реализации мероприятий Программы публикуются в средствах массовой информации не реже 2 раз в год.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы

В результате выполнения мероприятий Программы транспортная система Российской Федерации выйдет на качественно новый уровень, обеспечивающий инновационный сценарий социально-экономического развития страны.

Эффективность мероприятий Программы рассчитана в соответствии с методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденными Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации.

Оценка эффективности Программы производится по количественным и качественным показателям общественной, коммерческой и бюджетной эффективности. В качестве количественных показателей применяются показатели интегрального дисконтированного эффекта, а качественных - показатели окупаемости мероприятий Программы с учетом дисконтирования.

Количественным показателем эффективности Программы является интегральный эффект или чистый дисконтированный доход, рассчитанный как разность между доходами от реализации инвестиционных проектов и расходами на капитальные вложения по ним с учетом дисконтирования.

Качественным показателем эффективности Программы является срок окупаемости с учетом дисконтирования, характеризующий минимальный период времени, по истечении которого накопленный дисконтированный эффект становится и в дальнейшем остается неотрицательным. Срок окупаемости рассчитывается для общественной, коммерческой и бюджетной эффективности.

Приоритет в оценке эффективности мероприятий Программы отдается показателям общественной эффективности, поскольку они позволяют наиболее полно оценить экономические последствия ее реализации.

С учетом большого количества инвестиционных проектов, включенных в Программу, а также предварительного характера проработки большинства из них показатели эффективности Программы определяются на основе экспертных оценок сроков окупаемости отдельных проектов с учетом их удельного веса в общих расходах. При этом мультипликативный эффект в нетранспортных отраслях экономики и социальной сфере принимается равным 20 процентам величины эффекта на транспорте.

В расчетах эффективности Программы используются цены соответствующих лет, при этом норматив дисконтирования принимается постоянным и равным 13 процентам. Среднегодовой уровень инфляции в сфере инвестиционной деятельности принимается равным 5 процентам, а уровень рисков для участников инвестиционных проектов с учетом масштабной государственной поддержки оценивается как минимальный.

Расчеты эффективности Программы выполнены для периода с 2010 по 2040 год исходя из прогнозируемого прироста доходов, связанных с увеличением объемов перевозочной работы и ставок основных налогов в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации.

Доходы консолидированного бюджета определяются приближенно с учетом действующих на момент расчетов ставок основных налогов в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации.

Мероприятия Программы исходя из оценки социально-экономической эффективности позволяют достичь следующих результатов:

общественная эффективность - 13,8 трлн. рублей;

коммерческая эффективность - 4,6 трлн. рублей;

бюджетная эффективность - 5,9 трлн. рублей.

Расчеты эффективности Программы приведены в [Приложении N 3](#).

Составной частью эффективности мероприятий Программы в сфере транспорта является экологическая эффективность. Защита окружающей среды в Программе обеспечивается путем

реализации заложенных в инвестиционные проекты технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и повышенным экологическим требованиям.

Природоохранные мероприятия предусматривают строительство и реконструкцию шумозащитных сооружений и сооружений по очистке сточных вод, переработке и обезвреживанию отходов производства.

Наибольший эффект в области повышения экологичности транспорта достигается при выполнении следующих мероприятий Программы:

совершенствование автодорожных покрытий, технического уровня и обустройства автомобильных дорог, а также повышение их пропускной способности, в том числе за счет строительства обходов населенных пунктов;

строительство обходов крупных железнодорожных узлов и расширение полигона электротяги на железнодорожном транспорте;

переоснащение парков транспортных средств железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта подвижным составом и судами нового поколения, а также модернизация эксплуатируемого парка;

создание специализированных перегрузочных комплексов для угольных, нефтяных, химических грузов и удобрений.

Выполнение мероприятий Программы позволит уменьшить негативное влияние транспорта на население и придорожные экосистемы.

Оценка результативности реализации Программы будет проводиться путем сравнения текущих значений показателей с их целевыми значениями. При этом результативность мероприятий Программы оценивается исходя из соответствия ожидаемых результатов поставленной цели, степени приближения к этой цели и косвенных позитивных воздействий.

Интегральная оценка результативности реализации Программы рассчитывается посредством сопоставления предусмотренных Программой значений целевых индикаторов и показателей и реально достигнутых результатов.

Выполнение Программы в полном объеме позволит достичь следующих результатов:

транспортная подвижность населения возрастет в 1,3 раза (с 6804 км в 2009 году до 8616 км в 2015 году), в том числе на воздушном транспорте - в 1,6 раза;

объем экспорта транспортных услуг увеличится в 1,9 раза и достигнет 23,4 млрд. долларов США;

транзит грузов по территории Российской Федерации увеличится в 1,4 раза и достигнет 42,7 млн. тонн;

повысится доступность для населения услуг транспорта за счет увеличения количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по дорогам с твердым покрытием, на 2,3 тыс. единиц;

объем перевалки грузов в российских морских портах увеличится в 1,5 раза и составит 774 млн. тонн;

доля протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности, сократится в 15,6 раза;

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, возрастет до 48,6 процента;

доля протяженности участков внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится в 5,4 раза;

доля морского торгового флота под Государственным флагом Российской Федерации в общем тоннаже флота, контролируемого Российской Федерацией, составит 64,6 процента;

уровень контейнеризации возрастет по экспортным грузам в 3 раза, импортным - в 2,2 раза, по перевозкам грузов во внутреннем сообщении - в 2 раза.

На железнодорожном транспорте будут введены в эксплуатацию 3,1 тыс. километров новых линий, 3,2 тыс. километров дополнительных главных путей, электрифицировано 2,7 тыс. километров линий, скорость доставки грузовых отправок в 2015 году достигнет 305 километров в сутки, в том числе контейнеров в транзитном сообщении - 950 километров в сутки.

За время реализации Программы будет построено и реконструировано 8 тыс. километров автомобильных дорог федерального значения, включая строительство 1,9 тыс. километров платных автомагистралей и скоростных дорог в составе международных транспортных коридоров. На условиях софинансирования за счет средств федерального бюджета будут построены и реконструированы 10 тыс. километров 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 30 процентов, тоннаж флота под Государственным флагом Российской Федерации возрастет в 2,2 раза.

На внутреннем водном транспорте протяженность участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится на 4 тыс. километров. Повысится безопасность и надежность функционирования судоходных гидротехнических сооружений. Доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится с 14,1 процента до 9 процентов, опасный уровень - с 4,1 процента до 0 процентов. В речных портах будет построено 450 погонных метров грузовых причалов.

Развитие объектов инфраструктуры воздушного транспорта обеспечит формирование опорной сети аэропортов, будет построено и реконструировано 108 взлетно-посадочных полос, в том числе в крупных международных узловых аэропортах - 10 взлетно-посадочных полос, а также обновление парка самолетов составит 678 единиц. Количество пассажиров, перевезенных в год на местных авиалиниях, возрастет в 1,5 раза, трансферных пассажиров - в 20,8 раза.

Вклад мероприятий Программы в валовой внутренней продукт Российской Федерации оценивается в 9,5 трлн. рублей, то есть почти треть среднегодового прироста валового внутреннего продукта будет обусловлена влиянием мероприятий Программы (показатель рассчитан в соответствии с методикой расчета показателей и применения критериев эффективности инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, утвержденной совместным приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации).

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

(по состоянию на конец года)

	Единицы измерения	2009 год	2010 - 2015 годы	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
Целевые индикаторы <1>									
Транспортная подвижность населения	км на одного человека в год	6804	-	7154	7510	7816	8090	8356	8616
Экспорт транспортных услуг	млрд. долларов США	12,5	-	13,1	14,5	16	17,6	19,5	23,4
Объем транзитных перевозок	млн. тонн	30,1	-	34,2	35,6	37,9	39,4	41,1	42,7
Прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в отчетном году	единиц	-	2309	-	450	450	300	520	589

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Объем перевалки грузов в российских морских портах	млн. тонн	515	-	542	585	630	670	720	774
Доля протяженности участков железнодорожных линий, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности	процентов	7,8	-	6,3	4,8	3,4	2,1	1	0,5
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	процентов	39,6	-	38,18	39,06	40	41,98	44,32	46,68

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Доля протяженности внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России	-"-	75	-	75	75	75	75	62	14
---	-----	----	---	----	----	----	----	----	----

Целевые индикаторы и показатели подпрограмм

Развитие экспорта транспортных услуг

Прирост объема транзитных перевозок <2>	млн. тонн	-	12,6	4,1	1,4	2,3	1,5	1,7	1,6
Количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах	млн. пассажиров в год	0,1	-	0,2	0,5	1	1,4	2	2,5
Количество проектов, подготовленных к	единиц	-	25	2	2	3	5	6	7

реализации на условиях
государственно-частного
партнерства

Железнодорожный транспорт <3>

Пассажирооборот	млрд. пасс.-км	179,2	-	181	181,7	184,1	185,6	187,2	188,7
Грузооборот	млрд. т-км	2259,7	-	2344,2	2412,3	2472,2	2538,7	2608,7	2677
Объем перевозок контейнеров	млн. единиц в двадцати- футовом эквиваленте	2,1	-	2,5	2,8	3,1	3,4	3,6	3,9
Объем перевозок грузов в транзитном сообщении	млн. тонн	29	-	33,1	34,9	36,3	37,6	39	40,3
Объем перевозок контейнеров в транзитном сообщении	млн. единиц в двадцати- футовом эквиваленте	0,19	-	0,24	0,3	0,36	0,41	0,47	0,52
Скорость доставки грузовых отправок в том числе:	км в сутки	290	-	295	298	300	302	304	305
контейнеров в транзитном сообщении	"-"	711	-	753	797	835	875	915	950
Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий	км	-	3109,5	-	-	-	1198,4	443,5	1467,6
Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей	"-"	282	3168	596	612	569	534	456	401
Электрификация железнодорожных линий	"-"	247	2745	430	450	480	457	438	490

Обновление парка локомотивов	единиц	959	9926	994	1446	1636	1914	1963	1973
Обновление парка грузовых вагонов	тыс. единиц	61,1	343,3	58,7	57,1	56,9	56,9	56,9	56,8
Обновление парка пассажирских вагонов	единиц	1333	7894	1472	1336	1279	1261	1274	1272
Обновление парка мотор-вагонного подвижного состава	"-"	1121	6574	1129	1089	1089	1089	1089	1089

Автомобильные дороги

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	км	19894	-	19272	19833	20397	21502	22860	24286
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	-	9832	10464	11166	11931	12709	13514
Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров	процентов	-	-	31,9	32,75	34,37	35,9	37,05	37,81
Протяженность	км	13379	-	14971	15814	16640	17285	17905	18370

автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, - всего

в том числе:

автомобильные дороги общего пользования федерального значения, входящие в состав международных транспортных коридоров	-"-	-	-	7761	8364	8809	9090	9422	9674
---	-----	---	---	------	------	------	------	------	------

автомобильные дороги общего пользования федерального значения, не входящие в состав международных транспортных коридоров	-"-	-	-	7210	7450	7831	8195	8483	8696
--	-----	---	---	------	------	------	------	------	------

Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	процентов	26,6	-	29,66	31,14	32,64	33,74	34,71	35,31
---	-----------	------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

в том числе:

автомобильные дороги общего пользования федерального значения, входящие в состав международных транспортных коридоров	-"-	-	-	27,85	29,84	31,24	32,01	32,84	33,33
---	-----	---	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

автомобильные дороги общего пользования федерального значения,	-"-	-	-	31,9	32,75	34,37	35,9	37,05	37,81
--	-----	---	---	------	-------	-------	------	-------	-------

не входящие в состав
международных
транспортных коридоров

Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения пропускной способности, - всего	км	-	6187	440	1041	979	1150	1193	1384
--	----	---	------	-----	------	-----	------	------	------

в том числе:

автомобильные дороги общего пользования федерального значения, входящие в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	3990	359	501	689	834	764	843
--	-----	---	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

автомобильные дороги общего пользования федерального значения, не входящие в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	2197	81	540	290	316	429	541
---	-----	---	------	----	-----	-----	-----	-----	-----

Количество дорожно- транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения из-за сопутствующих дорожных условий	единиц/1000 автомобилей	-	-	1,389	1,356	1,32	1,281	1,235	1,184
--	----------------------------	---	---	-------	-------	------	-------	-------	-------

Морской транспорт

Тоннаж морского транспортного флота, контролируемого	млн. дедвейт-тонн	17,4	-	18,7	19	19,8	20,2	21,7	22,6
--	----------------------	------	---	------	----	------	------	------	------

Российской Федерацией

Тоннаж морского транспортного флота под Государственным флагом Российской Федерации	-"-	6,7	-	7,2	9,3	10,4	11,7	13,1	14,6
--	-----	-----	---	-----	-----	------	------	------	------

Количество построенных судов для работы на социально значимых маршрутах	единиц	-	21	-	1	8	8	1	3
--	--------	---	----	---	---	---	---	---	---

Увеличение производственной мощности российских портов <5>	млн. тонн в год	65,7	454	24	8	53,2	59,6	117,2	192
--	--------------------	------	-----	----	---	------	------	-------	-----

Пополнение транспортного флота	тыс. дедвейт-тонн	-	6116,5	902,2	634,8	1054,4	615	1742,7	1167,4
-----------------------------------	----------------------	---	--------	-------	-------	--------	-----	--------	--------

Поставки судов обеспечивающего флота	единиц	12	90	10	14	14	17	15	20
---	--------	----	----	----	----	----	----	----	----

Внутренний водный транспорт

Доля судоходных гидротехнических сооружений <6>, подлежащих декларированию, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности	процентов	14,1	-	13	12,2	10,9	10,7	9,8	9
--	-----------	------	---	----	------	------	------	-----	---

Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, имеющих опасный уровень безопасности	-"-	4,1	-	3	2,8	2,2	1,2	0,6	-
---	-----	-----	---	---	-----	-----	-----	-----	---

Протяженность построенных грузовых причалов в речных портах	-"-	255	450	-	-	100	100	150	100
---	-----	-----	-----	---	---	-----	-----	-----	-----

Поставки судов обслуживающего флота	единиц	6	467	27	45	72	100	137	86
--	--------	---	-----	----	----	----	-----	-----	----

Пополнение транспортного флота	"-	14	97	1	17	18	19	20	22
-----------------------------------	----	----	----	---	----	----	----	----	----

Гражданская авиация

Авиационная подвижность населения	пасс.-км на 1 жителя в год	936	-	1017	1105	1179	1265	1358	1454
--------------------------------------	----------------------------------	-----	---	------	------	------	------	------	------

Количество пассажиров, перевезенных на местных авиалиниях	млн. пассажиров в год	1,72	-	1,842	2,069	2,285	2,498	2,576	2,65
---	-----------------------------	------	---	-------	-------	-------	-------	-------	------

Количество трансферных авиапассажиров на стыковках международных рейсов и международных/ внутренних рейсов <7>	"-	0,148	-	0,202	0,646	1,108	1,621	2,445	3,079
--	----	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно- посадочных полос во внутрироссийских узловых аэропортах	единиц	1	17	-	-	2	3	1	11
---	--------	---	----	---	---	---	---	---	----

Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно- посадочных полос на аэродромах, обеспечивающих связность опорной сети аэропортов	"-	6	73	1	12	6	12	8	34
---	----	---	----	---	----	---	----	---	----

Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-	"-	1	10	-	-	1	2	2	5
--	----	---	----	---	---	---	---	---	---

посадочных полос в крупных международных узловых аэропортах

Обновление парка воздушных судов (самолеты)	-"-	59	678	88	101	112	120	123	134
Приобретение воздушных судов для учебных заведений	-"-	30	50	5	7	8	9	10	11
Поставки тренажеров для учебных заведений	-"-	10	50	10	9	7	6	8	10
Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на аэродромах учебных заведений гражданской авиации	-"-	-	3	-	-	-	-	3	-
Приобретение патрульных вертолетов для государственного надзора и контроля в сфере транспорта	-"-	-	8	2	2	2	2	-	-

<1> Мониторинг целевых индикаторов Программы осуществляется один раз в год.

<2> С учетом мероприятий отраслевых подпрограмм.

<3> При условии введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки.

<4> Показатель указан в целом по сети автомобильных дорог общего пользования.

<5> С учетом мероприятий [подпрограммы](#) "Развитие экспорта транспортных услуг".

<6> От количества судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию.

<7> С учетом [подпрограммы](#) "Развитие экспорта транспортных услуг".

Приложение N 2
к Федеральной целевой программе
"Развитие транспортной системы
России (2010 - 2015 годы)"

**ОБЪЕМЫ
ФИНАНСИРОВАНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"**

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2015 годы - всего	В том числе					
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Общие расходы на реализацию Программы							
Всего по Программе	12822585,9	609287,3	1849218,5	2142154,4	2401661,8	2868654,7	2951609,2
в том числе:							
федеральный бюджет	4679813,7	234622,4	644236,9	738739,3	844544,3	1098561,2	1119109,6
из них	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
межбюджетные трансферты							
бюджеты субъектов Российской Федерации	614585,1	22751	109229,9	110441,7	102719,3	138819,7	130623,5
внебюджетные источники	7528187,1	351913,9	1095751,7	1292973,4	1454398,2	1631273,8	1701876,1
Развитие экспорта транспортных услуг							
Всего по подпрограмме	753116,7	11132,4	89537,9	135237,3	149754,3	202601,1	164853,7
в том числе:							

федеральный бюджет	349000	2336	39880	50120	61737,5	105376,5	89550
бюджеты субъектов Российской Федерации	5753,9	1195,3	1401,9	1782,9	1373,8	-	-
внебюджетные источники	398362,8	7601,1	48256	83334,4	86643	97224,6	75303,7
Железнодорожный транспорт							
Всего по подпрограмме	5835953	218823,8	933693,8	1067473,6	1175957,1	1222253,4	1217751,3
в том числе:							
федеральный бюджет	406985,6	6572,6	57301,1	68005,1	89296,8	102734,9	83075,1
бюджеты субъектов Российской Федерации	186009,8	17507,9	30938,5	33855,1	38597,4	35734,2	29376,7
внебюджетные источники	5242957,6	194743,3	845454,2	965613,4	1048062,9	1083784,3	1105299,5
Автомобильные дороги							
Всего по подпрограмме	4117824	187406,6	541800	613654	704453	980661,3	1089849,1
в том числе:							
федеральный бюджет	3253000	183614,6	453430	513160	576050	733070,3	793675,1
из них межбюджетные трансферты	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	394878	678	72989	70201	58100	97165	95745
внебюджетные источники	469946	3114	15381	30293	70303	150426	200429
Морской транспорт							
Всего по подпрограмме	635788,8	59318,1	88477	94523,1	105310,6	140801,9	147358,1
в том числе:							
федеральный бюджет	182010	13288,9	26505,8	29854,2	32460	38961,1	40940
внебюджетные источники	453778,8	46029,2	61971,2	64668,9	72850,6	101840,8	106418,1
Внутренний водный транспорт							

Всего по подпрограмме	200538,2	7193,9	27065,1	31364	36833,6	47104,8	50976,8
в том числе:							
федеральный бюджет	164989,9	6578,5	21820	25440	29660	38765,9	42725,5
внебюджетные источники	35548,3	615,4	5245,1	5924	7173,6	8338,9	8251,3

Гражданская авиация

Всего по подпрограмме	1250537	123062,6	165084,7	95742,4	224503,2	267463,9	274680,2
в том числе:							
федеральный бюджет	295000	19881,9	41740	48000	50490	71884,2	63003,9
бюджеты субъектов Российской Федерации	27943,4	3369,8	3900,5	4602,7	4648,1	5920,5	5501,8
внебюджетные источники	927593,6	99810,9	119444,2	143139,7	169365,1	189659,2	206174,5

Общепрограммные расходы

Всего - федеральный бюджет	28828,2	2349,9	3560	4160	4850	7768,3	6140
----------------------------	---------	--------	------	------	------	--------	------

II. Капитальные вложения

Всего по Программе	11465858,3	565218,7	1766224,9	1973575,4	2124462,7	2520286	2516090,6
в том числе:							
федеральный бюджет	3800435,7	194744,2	577762,9	601654,8	638917,7	901944,6	885411,5
из них межбюджетные трансферты	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	614585,1	22751	109229,9	110441,7	102719,3	138819,7	130623,5
внебюджетные источники	7050837,5	347723,5	1079232,1	1261478,9	1382825,7	1479521,7	1500055,6

1. Из капитальных вложений по целям

Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике

Всего по Программе	3196239,5	189075,1	497646	523767,4	532049,7	715427,7	738273,6
в том числе:							
федеральный бюджет	977391,3	35488,5	146583,1	135470,7	147654,5	248038	264156,5
бюджеты субъектов Российской Федерации	14190,5	4397,8	1407,3	1571,6	2356,6	3207,4	1249,8
внебюджетные источники	2204657,7	149188,8	349655,6	386725,1	382038,6	464182,3	472867,3
Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения							
Всего по Программе	2107052,5	44283,8	418342,3	468432,7	429151,9	384886,3	361955,5
в том числе:							
федеральный бюджет	710397,5	21806,8	134423,5	141283,2	126958,7	159363,4	126561,9
из них субсидии	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	528000,5	6104	95706,5	94343	82803,6	124396,1	124647,3
внебюджетные источники	868654,5	16373	188212,3	232806,5	219389,6	101126,8	110746,3
Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны							
Всего по Программе	5429742,6	298303,8	784086,5	906037,6	1049825,2	1199853,1	1191636,4
в том числе:							
федеральный бюджет	1620768,6	110736,2	233702,9	260023,7	284202,2	366467,9	365635,7
бюджеты субъектов Российской Федерации	72394,1	12249,2	12116,1	14527,1	17559,1	11216,2	4726,4
внебюджетные источники	3736579,9	175318,4	538267,5	631486,8	748063,9	822169	821274,3
Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы							
Всего по Программе	684340,2	33555,9	61567,1	69483,1	104849,1	204459	210426
в том числе:							
федеральный бюджет	443394,8	26712,6	58470,4	59022,6	71515,5	112415,4	115258,3
внебюджетные источники	240945,4	6843,3	3096,7	10460,5	33333,6	92043,6	95167,7

Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте

Всего по Программе - федеральный бюджет	27751,7	-	2233,8	3008,2	4530,4	9201,8	8777,5
2. Из капитальных вложений по подпрограммам							
Развитие экспорта транспортных услуг							
Всего по подпрограмме	749942,7	10983,1	89087,9	134743,3	149193,3	201741,4	164193,7
в том числе:							
федеральный бюджет	346605	2288,7	39540	49745	61317,5	104663,8	89050
бюджеты субъектов Российской Федерации	5753,9	1195,3	1401,9	1782,9	1373,8	-	-
внебюджетные источники	397583,8	7499,1	48146	83215,4	86502	97077,6	75143,7
Железнодорожный транспорт							
Всего по подпрограмме	5829823	217923,8	932735,6	1066474,3	1174916,6	1221152,4	1216620,3
в том числе:							
федеральный бюджет	406855,6	6572,6	57282,9	67985,8	89276,3	102693,9	83044,1
бюджеты субъектов Российской Федерации	186009,8	17507,9	30938,5	33855,1	38597,4	35734,2	29376,7
внебюджетные источники	5236957,6	193843,3	844514,2	964633,4	1047042,9	1082724,3	1104199,5
Автомобильные дороги							
Всего по подпрограмме	2782483,2	146811,6	462006,2	448518	430336	636753,8	658057,6
в том числе:							
федеральный бюджет	2387605,2	146133,6	389017,2	378317	372236	539588,8	562312,6
из них межбюджетные трансферты	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	394878	678	72989	70201	58100	97165	95745

внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
	Морской транспорт						
Всего по подпрограмме	634776,5	59309,1	88330,2	94360,5	105135,6	140488,7	147152,4
в том числе:							
федеральный бюджет	181083,7	13288,9	26371	29705,1	32300	38665,4	40753,3
внебюджетные источники	453692,8	46020,2	61959,2	64655,4	72835,6	101823,3	106399,1
	Внутренний водный транспорт						
Всего по подпрограмме	199558,2	7178,5	26935,1	31214	36663,6	46820,2	50746,8
в том числе:							
федеральный бюджет	164175,5	6578,5	21710,1	25318	29519	38514,9	42535
внебюджетные источники	35382,7	600	5225	5896	7144,6	8305,3	8211,8
	Гражданская авиация						
Всего по подпрограмме	1248543	123012,6	164780,7	195418,9	224161,2	266871,4	274298,2
в том числе:							
федеральный бюджет	293379	19881,9	41492,5	47737,5	50212,5	71359,7	62694,9
бюджеты субъектов Российской Федерации	27943,4	3369,8	3900,5	4602,7	4648,1	5920,5	5501,8
внебюджетные источники	927220,6	99760,9	119387,7	143078,7	169300,6	189591,2	206101,5
	Общепрограммные расходы						
Всего - федеральный бюджет	20731,7	-	2349,2	2846,4	4056,4	6458,1	5021,6
	III. Субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию территориальных автомобильных дорог						
Всего по Программе - федеральный бюджет	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
	IV. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы						
Всего по Программе	19711,1	1575,1	3303,9	3063,8	3250,6	4511,4	4006,3

в том числе:								
федеральный бюджет	10361,5	384,7	1784,3	1569,3	1678,1	2759,3	2185,8	
внебюджетные источники	9349,6	1190,4	1519,6	1494,5	1572,5	1752,1	1820,5	
Развитие экспорта транспортных услуг								
Всего по подпрограмме	3174	149,3	450	494	561	859,7	660	
в том числе:								
федеральный бюджет	2395	47,3	340	375	420	712,7	500	
внебюджетные источники	779	102	110	119	141	147	160	
Железнодорожный транспорт								
Всего по подпрограмме	6130	900	958,2	999,3	1040,5	1101	1131	
в том числе:								
федеральный бюджет	130	-	18,2	19,3	20,5	41	31	
внебюджетные источники	6000	900	940	980	1020	1060	1100	
Автомобильные дороги								
Всего по подпрограмме	6487	380,1	1336	943	973	1424	1430,9	
в том числе:								
федеральный бюджет	4541	266,1	955	650	670	998	1001,9	
внебюджетные источники	1946	114	381	293	303	426	429	
Морской транспорт								
Всего по подпрограмме	367,5	9	50,5	57,6	64	105,7	80,7	
в том числе:								
федеральный бюджет	281,5	-	38,5	44,1	49	88,2	61,7	
внебюджетные источники	86	9	12	13,5	15	17,5	19	
Внутренний водный транспорт								
Всего по подпрограмме	580	15,4	70	90	100	164,6	140	

в том числе:							
федеральный бюджет	414,4	-	49,9	62	71	131	100,5
внебюджетные источники	165,6	15,4	20,1	28	29	33,6	39,5
Гражданская авиация							
Всего по подпрограмме	1244	50	194	203,5	212	352,5	232
в том числе:							
федеральный бюджет	871	-	137,5	142,5	147,5	284,5	159
внебюджетные источники	373	50	56,5	61	64,5	68	73
Общепрограммное научное обеспечение							
Всего по Программе - федеральный бюджет	1728,6	71,3	245,2	276,4	300,1	503,9	331,7
V. Расходы на прочие нужды							
Всего по Программе	1337016,5	42493,5	79689,7	165515,2	273948,5	343857,3	431512,3
в том числе:							
федеральный бюджет	869016,5	39493,5	64689,7	135515,2	203948,5	193857,3	231512,3
внебюджетные источники	468000	3000	15000	30000	70000	150000	200000
Всего по подпрограмме "Автомобильные дороги" -	1328853,8	40214,9	78457,8	164193	273144	342483,5	430360,6
в том числе:							
федеральный бюджет	860853,8	37214,9	63457,8	134193	203144	192483,5	230360,6
внебюджетные источники	468000	3000	15000	30000	70000	150000	200000
Всего по подпрограмме "Морской транспорт" - федеральный бюджет	644,8	-	96,3	105	111	207,5	125
Всего по подпрограмме "Внутренний водный транспорт" - федеральный бюджет	400	-	60	60	70	120	90

Всего по подпрограмме "Гражданская авиация" – федеральный бюджет	750	-	110	120	130	240	150
Всего по общепрограммным расходам – федеральный бюджет	6367,9	2278,6	965,6	1037,2	493,5	806,3	786,7

VI. Объемы финансирования мероприятий Программы за счет средств федерального бюджета

Всего по Программе	4679813,7	234622,4	644236,9	738739,3	844544,3	1098561,2	1119109,6
в том числе:							
капитальные вложения	3800435,7	194744,2	577762,9	601654,8	638917,7	901944,6	885411,5
из них субсидии	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
НИОКР	10361,5	384,7	1784,3	1569,3	1678,1	2759,3	2185,8
прочие нужды	869016,5	39493,5	64689,7	135515,2	203948,5	193857,3	231512,3

Развитие экспорта транспортных услуг

Всего по подпрограмме	349000	2336	39880	50120	61737,5	105376,5	89550
в том числе:							
капитальные вложения	346605	2288,7	39540	49745	61317,5	104663,8	89050
НИОКР	2395	47,3	340	375	420	712,7	500

Железнодорожный транспорт

Всего по подпрограмме	406985,6	6572,6	57301,1	68005,1	89296,8	102734,9	83075,1
в том числе:							
капитальные вложения	406855,6	6572,6	57282,9	67985,8	89276,3	102693,9	83044,1
НИОКР	130	-	18,2	19,3	20,5	41	31

Автомобильные дороги

Всего по подпрограмме	3253000	183614,6	453430	513160	576050	733070,3	793675,1
в том числе:							

капитальные вложения	2387605,2	146133,6	389017,2	378317	372236	539588,8	562312,6
из них межбюджетные трансферты	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
НИОКР	4541	266,1	955	650	670	998	1001,9
прочие нужды	860853,8	37214,9	63457,8	134193	203144	192483,5	230360,6
Морской транспорт							
Всего по подпрограмме	182010	13288,9	26505,8	29854,2	32460	38961,1	40940
в том числе: капитальные вложения	181083,7	13288,9	26371	29705,1	32300	38665,4	40753,3
НИОКР	281,5	-	38,5	44,1	49	88,2	61,7
прочие нужды	644,8	-	96,3	105	111	207,5	125
Внутренний водный транспорт							
Всего по подпрограмме	164989,9	6578,5	21820	25440	29660	38765,9	42725,5
в том числе: капитальные вложения	164175,5	6578,5	21710,1	25318	29519	38514,9	42535
НИОКР	414,4	-	49,9	62	71	131	100,5
прочие нужды	400	-	60	60	70	120	90
Гражданская авиация							
Всего по подпрограмме	295000	19881,9	41740	48000	50490	71884,2	63003,9
в том числе: капитальные вложения	293379	19881,9	41492,5	47737,5	50212,5	71359,7	62694,9
НИОКР	871	-	137,5	142,5	147,5	284,5	159
прочие нужды	750	-	110	120	130	240	150
Расходы общепрограммного характера							

Всего	28828,2	2349,9	3560	4160	4850	7768,3	6140
в том числе:							
капитальные вложения	20731,7	-	2349,2	2846,4	4056,4	6458,1	5021,6
НИОКР	1728,6	71,3	245,2	276,4	300,1	503,9	331,7
прочие нужды - всего	6367,9	2278,6	965,6	1037,2	493,5	806,3	786,7
из них субсидии АНО "Транспортная дирекция Олимпийских игр"	2211,5	2211,5	-	-	-	-	-

Приложение N 3
к Федеральной целевой программе
"Развитие транспортной системы
России (2010 - 2015 годы)"

РАСЧЕТ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2040 годы - всего	В том числе						
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2040 годы
Общественная эффективность								
Доходы от реализации проектов	161415,1	15,1	611,7	944,5	1346,7	1882,8	2406	154208,3

Расходы на реализацию проектов	13219,5	1171,3	1790,4	2097,5	2347,9	2818,3	2994,1	-
Чистый доход	148195,6	-1156,2	-1178,8	-1153	-1001,1	-935,5	-588,1	154208,3
Чистый дисконтированный доход	13251,5	-1156,2	-1043,1	-903	-693,8	-573,7	-319,3	17940,6
Коммерческая эффективность								
Доходы от реализации проектов	78232,7	11,1	157,9	361,7	611,1	958,1	1291,3	74841,5
Расходы на реализацию проектов	9410	982	1280,5	1508,8	1704,5	1906,8	2027,4	-
Чистый доход	68822,9	-970,8	-1122,6	-1147,1	-1093,4	-948,6	-736,1	74841,5
Чистый дисконтированный доход	4339,2	-970,8	-993,5	-898,3	-757,7	-581,6	-399,7	8940,8
Бюджетная эффективность								
Доходы бюджетов от реализации проектов	48873,6	281,9	622,5	828,4	1038,5	1339,8	1612	43150,5
Расходы бюджетов всех уровней на реализацию проектов	5232,7	330,1	699,2	809,2	897	1207,6	1289,6	-
Чистый доход	44302	-48,2	-76,8	19,2	141,5	132,3	983,5	43150,5
Чистый дисконтированный доход	5454,8	-48,2	-68	14,9	98,1	81	175,1	5201,9

ПОДПРОГРАММА
"РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ" ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ
ПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ
(2010 - 2015 ГОДЫ)"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 [N 828](#),
от 21.12.2010 [N 1076](#))

ПАСПОРТ
ПОДПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ"

Наименование подпрограммы	- подпрограмма "Развитие экспорта транспортных услуг"
Дата принятия решения о разработке подпрограммы	- распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. N 781-р
Государственный заказчик - координатор подпрограммы	- Министерство транспорта Российской Федерации
Государственный заказчик подпрограммы	- Министерство транспорта Российской Федерации
Основные разработчики подпрограммы	- федеральное государственное унитарное предприятие "Научный центр по комплексным транспортным проблемам", автономная некоммерческая организация "Центр стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом", федеральное государственное учреждение "Ространсmodernизация"
Цели и задачи подпрограммы	- целями подпрограммы являются: повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте. Задачами подпрограммы являются: обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры; повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров; формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства
Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы	- в 2015 году экспорт транспортных услуг достигнет 23,4 млрд. долларов США, количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах составит 2,5 млн. пассажиров в год, будет подготовлено к реализации на условиях государственно-частного партнерства 25 проектов развития транспортных коридоров, включая логистические центры. Прирост объема транзитных перевозок за период реализации подпрограммы составит 12,6 млн. тонн

Сроки реализации подпрограммы	- 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования подпрограммы	<p>- общий объем финансирования подпрограммы составляет 753,1 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:</p> <p>за счет средств федерального бюджета - 349 млрд. рублей;</p> <p>за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 5,7 млрд. рублей;</p> <p>за счет внебюджетных средств - 398,4 млрд. рублей.</p> <p>Из общего объема финансирования капитальные вложения составляют 749,9 млрд. рублей, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 3,2 млрд. рублей</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели ее социально-экономической эффективности	<p>- реализация мероприятий подпрограммы позволит:</p> <p>сформировать транспортную систему, обеспечивающую конкурентное преимущество Российской Федерации на международном рынке транспортных услуг;</p> <p>переориентировать транзитные грузо- и пассажиропотоки на российские транспортные коридоры;</p> <p>увеличить доходы от экспорта транспортных услуг на 10,9 млрд. долларов США;</p> <p>обеспечить прирост производственных мощностей морских портов на 80 млн. тонн;</p> <p>обеспечить рост внебюджетных инвестиций в развитие транспорта за счет подготовки проектной документации и выработки механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства.</p> <p>Дополнительный валовой национальный доход, полученный за счет реализации транзитного потенциала Российской Федерации на евразийском направлении, составит 350 млрд. рублей (с учетом прогнозов роста товарооборота на евразийском направлении).</p> <p>Общественная эффективность подпрограммы оценивается в 758,7 млрд. рублей, коммерческая эффективность - 329,3 млрд. рублей, бюджетная эффективность - 274,4 млрд. рублей</p>

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Подпрограмма "Развитие экспорта транспортных услуг" (далее - подпрограмма) направлена на создание эффективной транспортной инфраструктуры, позволяющей повысить конкурентоспособность транспортной системы Российской Федерации и реализовать транзитный потенциал страны.

В настоящее время Российская Федерация не в полной мере использует свои конкурентные преимущества. Основной проблемой является несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли и условиям мирового рынка транспортных услуг.

Существующая система международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, и их обустройство не позволяют в полной мере использовать отечественные транспортные коммуникации для обеспечения международных трансконтинентальных связей. Транзит через территорию Российской Федерации составляет

менее 1 процента товарооборота между странами Европы и Азии (используется только 5 - 7 процентов транзитного потенциала страны). Это обусловлено диспропорциями в развитии различных видов транспорта, несбалансированностью и неэффективностью транспортно-технологической инфраструктуры, отсутствием современной сети логистических центров, низким уровнем использования прогрессивных транспортных технологий, в частности контейнерных, несоответствием уровня качества транспортного обслуживания международным требованиям.

Решение данных проблем возможно только при комплексном развитии объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь международных транспортных коридоров, крупнейших транспортных узлов и терминально-логистических комплексов. Реализация таких комплексных проектов на условиях государственно-частного партнерства позволит повысить инвестиционную привлекательность транспортной отрасли, обеспечить необходимый приток капиталов для достижения прогнозируемых количественных и качественных показателей ее работы. Принятые в последние годы меры по развитию механизмов государственно-частного партнерства на транспорте оказались недостаточными. Отчасти это является результатом отсутствия необходимой нормативной правовой базы и институциональных условий, способных обеспечить принятие решений о направлениях инвестирования, государственных гарантиях и других видах государственной поддержки.

Вместе с тем существующие экономические предпосылки реализации крупных инвестиционных проектов, связанных со строительством объектов транспортной инфраструктуры на условиях государственно-частного партнерства, позволяют рассчитывать на их успешную реализацию при условии соответствующей организации и ресурсной обеспеченности. При этом конечные результаты, связанные с ускорением темпов строительства объектов транспортной инфраструктуры, ускорением транспортных потоков, дополнительные бюджетные поступления за счет увеличения налоговой базы и роста транзитных перевозок обеспечивают высокую бюджетную эффективность таких проектов.

II. Основные цели и задачи, сроки реализации подпрограммы, целевые индикаторы и показатели

Целями подпрограммы являются:

повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;

улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Для достижения указанных целей должны быть решены следующие задачи:

обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры;

повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров;

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

Задача повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, предусматривает реализацию проектов комплексного развития транспортной инфраструктуры на главных направлениях транспортных потоков с целью обеспечения ускорения движения товаров в международном сообщении.

Указанная работа должна идти по следующим важнейшим направлениям:

Европа - Азиатско-Тихоокеанский регион (использование железнодорожных сетей европейской части Российской Федерации и Транссибирской железнодорожной магистрали и выходов к границе с Китайской Народной Республикой и портам Дальнего Востока);

Северная Европа - Южная Азия (использование автомобильных, железных дорог и внутренних водных путей, связывающих балтийское побережье Российской Федерации с Каспийским морем и позволяющих использовать транспортные системы Ирана и Индии);

Северная Европа - Азиатско-Тихоокеанский регион (использование Северного морского пути);

Европа - Азия - Северная Америка (использование трансполярных авиатрасс).

Транспортный коридор "Запад - Восток" ("Транссиб") представляет собой альтернативу традиционному морскому пути доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал в Европу. Его основа - Транссибирская железнодорожная магистраль, использование которой позволяет на 8 тыс. км сократить путь между Европой и Азией и сэкономить 8 - 19 суток транзитного времени. В перспективе по этому универсальному коридору широтного направления может осуществляться часть товарообмена между Соединенными Штатами Америки и Европейским Союзом. В полосе коридора и на подходах к нему опережающими темпами развивается автодорожная сеть, совершенствуется инфраструктура интермодальных перевозок, создана и функционирует система информационных коммуникаций, основанных на оптико-волоконных линиях связи.

Для приведения транспортного коридора "Транссиб" в соответствие с современными требованиями потребуются развитие транспортных путей и модернизация морских портов Дальнего Востока и Северо-Западного региона, обеспечивающих стыковку этого коридора с международными коммуникациями. Международный транзит в широтном направлении по транспортному коридору "Транссиб" не только обеспечит дополнительные финансовые поступления, но также будет способствовать росту внутренних перевозок и развитию восточных регионов Российской Федерации.

Международный евро-азиатский транспортный коридор меридионального направления "Север - Юг" обеспечивает транзитную связь Северной и Центральной Европы с государствами Персидского залива и Индией. Коридор "Север - Юг" включает достаточно мощную и разветвленную сеть российских транспортных коммуникаций (железнодорожные и автомобильные дороги, внутренние водные пути и морские порты), а также транспортные сети Ирана, Индии и других стран. Использование международного транспортного коридора "Север - Юг" почти втрое сокращает путь следования и экономит оператору порядка 600 долларов в расчете на один контейнер. Это создает очевидные экономические предпосылки для перевозки по коридору "Север - Юг" части грузов между странами указанных регионов, а также внешнеторговых грузов между Российской Федерацией и этими странами.

Задача обеспечения сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры включает в себя реализацию комплексных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры и логистических технологий в транспортных узлах, которые можно дифференцировать в зависимости от их местоположения и функциональной направленности следующим образом:

комплексные транспортные узлы на основных направлениях международных транспортных коридоров на базе крупных морских портов, аэропортов-хабов и приграничных железнодорожных узлов;

внутренние мультимодальные транспортные узлы, расположенные на международных транспортных коридорах, а также в центрах федерального и регионального значения;

терминально-логистические комплексы в центрах федерального и регионального значения, являющиеся крупными отправителями и получателями грузов.

Решение задачи комплексного развития транспортных узлов позволит обеспечить возрастающие объемы перевозок внешнеторговых грузов, повысить конкурентоспособность транспортной системы и привлечь дополнительные транзитные потоки на международные транспортные коридоры, проходящие по территории Российской Федерации.

Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте возможно на основе формирования механизмов управления инвестиционными проектами на условиях государственно-частного партнерства, которое предполагает разработку проектной и конкурсной документации, организацию проектно-изыскательских работ и выкуп земли для строительства комплексных объектов транспортной инфраструктуры, отработку моделей и механизмов привлечения внебюджетных средств, создание системы управления инвестиционными проектами.

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы приведены в [Приложении N 1](#).

III. Перечень мероприятий подпрограммы

Для достижения поставленных целей и решения задач подпрограммы предусматривается реализация системы мероприятий инвестиционного и инновационного характера.

Мероприятия подпрограммы увязаны с мероприятиями, проводимыми в рамках других подпрограмм Программы, и сформированы таким образом, чтобы исключить возможное дублирование других федеральных целевых программ.

Мероприятия подпрограммы предусматривают подготовку и реализацию масштабных комплексных инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства и проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Мероприятия подпрограммы сгруппированы по основным задачам.

Задача повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров включает в себя мероприятия по развитию основных направлений грузо- и пассажиропотоков (строительство и реконструкция участков транспортных путей, совмещенных мостов, развитие альтернативных маршрутов) с целью повышения уровня качества транспортных услуг, ускорения доставки, улучшения процессов управления перевозками (логистика, информатизация, безопасность). Осуществление этих мероприятий позволит создать условия для привлечения транзитных потоков на международные транспортные коридоры, проходящие по территории Российской Федерации.

В целях решения указанной задачи предполагается реализация следующих проектов:

комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора "Транссиб" в направлении Европа - Российская Федерация - Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Монголию и Китай. Ключевыми звеньями этого коридора являются морские порты Новороссийск, Тамань, Восточный, Находка, Ванино и Транссибирская железнодорожная магистраль, которая должна стать двухпутной и полностью электрифицированной, а также выход на северо-восточные провинции Китая и Корейский полуостров. Указанный проект позволит обеспечить значительный грузовой транзит контейнеров из Южной Кореи. Западным звеном коридора "Транссиб" является широкий распределенный выход на сухопутную границу Российской Федерации с европейскими государствами. Связующими звеньями в обеспечении функционирования международных транспортных коридоров будут создаваемые мультимодальные транспортные узлы и межрегиональные логистические центры, обеспечивающие современный уровень обработки грузов;

комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора "Север - Юг" по направлению Северная Европа - Российская Федерация - Иран - Индия с ответвлениями на Кавказ - Персидский залив и Центральную Азию. Ключевыми звеньями этого коридора являются морские порты Мурманск и Новороссийск. В составе коридора "Север - Юг" будут осуществляться работы по развитию магистральных путей сообщения и комплексных транспортных узлов, расширению и строительству подходов к морским и речным портам, железнодорожным станциям, аэропортам и мультимодальным терминалам, входящим в состав международных транспортных коридоров;

развитие международного транспортного коридора "Европа - Западный Китай" через территорию Российской Федерации на участке Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - до границ Республики Казахстан. В зоне прохождения транспортного коридора в Республике Татарстан будет реализован пилотный проект строительства Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра, который станет системным центром распределения и обработки грузов федерального значения.

Задача обеспечения сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры включает в себя проекты развития пассажирских и грузовых аэропортов-хабов, морских портов, терминалов, транспортно-логистической инфраструктуры. Программные мероприятия предусматривают переход транспортно-технологической инфраструктуры на новый качественный уровень.

Предусматривается приоритетное развитие Московского авиатранспортного узла, что позволит обеспечить удобное воздушное сообщение между континентами и создать современную наземную базу для обслуживания трансферных пассажиров. При этом Московский авиатранспортный узел будет выполнять роль узлового аэропорта-хаба, который позволит

консолидировать пассажиропотоки, следующие из разных стран, и распределять их на трансконтинентальные рейсы.

Развитие Московского авиатранспортного узла по принципу хаба позволит повысить конкурентоспособность российских аэропортов на мировом рынке, увеличить объем перевозок трансферных пассажиров до 2,5 млн. человек в год, что будет составлять около 20 процентов всего объема перевозок.

В составе инвестиционных проектов развития Московского авиатранспортного узла предусматривается дальнейшее комплексное развитие аэропорта Шереметьево (строительство новой взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, пассажирского аэровокзала, инженерных сетей и других объектов инфраструктуры).

В рамках подпрограммы предполагается развитие Красноярского международного авиатранспортного узла. Открытие грузового авиасервиса позволит обеспечить растущий спрос на транспортные услуги между Китаем и Европой, решить проблемы снабжения северных территорий. Не менее важной задачей является привлечение трансферных пассажиров, осуществляющих перелеты между Европой и Азией.

В подпрограмме решаются задачи развития и повышения конкурентоспособности комплексных узлов на базе морских портов, находящихся в местах максимальной концентрации экспортных и транзитных грузопотоков. Российские морские порты в Северо-Западном, Южном и Дальневосточном бассейнах являются входными пунктами международных транспортных коридоров ("Транссиб", "Север - Юг", "Европа - Западный Китай"). Для решения этих задач будут реализованы проекты комплексного развития Новороссийского и Мурманского транспортных узлов, создания комплексного транспортного узла на базе порта Тамань, морских портов Восточный, Находка и Ванино (на восточном направлении).

При реализации указанных проектов будет обеспечено скоординированное развитие инфраструктуры практически всех видов транспорта, мощностей контейнерных и перегрузочных терминалов.

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

Одной из основных задач подпрограммы является формирование механизмов управления инвестиционными проектами на условиях государственно-частного партнерства. Решение этой задачи предусматривает реализацию комплекса мероприятий по разработке проектной и конкурсной документации, включая организацию проектно-изыскательских работ для строительства комплексных объектов транспортной инфраструктуры, отработку механизмов использования различных форм государственно-частного партнерства, утверждение типовых документов, создание банка данных перспективных проектов, привлечение ведущих российских банков к реализации проектов в транспортном секторе.

Будут выполнены проектные работы в части подготовки инвестиционных проектов комплексного развития инфраструктуры международных транспортных коридоров "Север - Юг", "Транссиб", альтернативных маршрутов международных транспортных коридоров и развития комплексных транспортных узлов.

Описание важнейших инвестиционных проектов приведено в [Приложении N 2](#).

Научно-техническое обеспечение реализации подпрограммы предусматривает научную поддержку решения приоритетных задач в области комплексного развития транспортной инфраструктуры, совершенствования методологии его планирования, повышения роли инновационной составляющей в экономическом развитии страны и проведение исследовательских и опытно-конструкторских работ по следующим направлениям:

разработка инвестиционных предложений в области повышения конкурентоспособности транспортных коридоров и развития мультимодальных транспортных узлов;

информационно-аналитическое обеспечение инвестиционных и инновационных мероприятий по развитию экспорта транспортных услуг, включающее методическое обеспечение оценки экспорта транспортных услуг и транзитного потенциала Российской Федерации, исследование конъюнктуры международного рынка транспортных услуг и прогнозирование основных евро-азиатских и трансасиатских грузопотоков;

разработка методологических подходов к решению вопросов повышения конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации на основе внедрения инновационных транспортных технологий с апробацией их в экспериментальном режиме.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения подпрограммы

Объем финансирования подпрограммы рассчитан в ценах соответствующих лет и за период ее реализации составляет 753116,7 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 349000 млн. рублей.

Основными направлениями финансирования подпрограммы являются:

капитальные вложения - 749942,7 млн. рублей (99,6 процента общих расходов по подпрограмме);

расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 3174 млн. рублей (0,4 процента общих расходов по подпрограмме).

Источниками финансирования капитальных вложений являются:

средства федерального бюджета - 346605 млн. рублей;

средства бюджетов субъектов Российской Федерации - 5753,9 млн. рублей;

внебюджетные средства - 397583,8 млн. рублей.

Капитальные вложения направляются в первую очередь на реализацию комплексных проектов в области развития транспорта на условиях государственно-частного партнерства. Высокая капиталоемкость предлагаемых к реализации проектов предполагает создание дополнительных гарантий для потенциального инвестора, в том числе таких, как финансирование за счет средств федерального бюджета проектных работ.

Необходимые объемы финансирования мероприятий по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в составе комплексных проектов определены в соответствии с разработанной проектной документацией либо по объектам-аналогам.

Расходы на реализацию подпрограммы приведены в [Приложении N 3](#).

V. Механизм реализации подпрограммы

Управление ходом реализации подпрограммы осуществляет государственный заказчик - Министерство транспорта Российской Федерации.

Основными задачами управления реализацией подпрограммы являются:

актуализация мероприятий подпрограммы и заданий в соответствии с приоритетами социально-экономического развития страны и государственной транспортной политики;

обеспечение эффективного и целевого использования бюджетных и внебюджетных средств;

привлечение инвестиций для реализации комплексных проектов;

организация научно-технического сопровождения подпрограммы.

Государственный заказчик в процессе реализации подпрограммы может проводить работу по привлечению дополнительных источников финансирования, расширению базы внебюджетных источников финансирования, а также по привлечению средств бюджетов субъектов Российской Федерации.

Предусматривается, что для реализации подпрограммы будут разработаны и внедрены механизмы управления проектами, обеспечивающие рациональное сочетание федеральных, региональных, отраслевых интересов и интересов транспортных организаций.

В этих целях предполагается осуществить разработку концепции проекта, включающей структуру проекта, размещение основных элементов, определение основных участников, предварительную схему финансирования на условиях государственно-частного партнерства, на основе которой будет формироваться конкурсная документация на проектные работы.

Методическое, информационно-аналитическое, организационное и экспертное сопровождение в ходе текущего управления реализацией подпрограммы возложено на федеральное государственное учреждение "Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России". На указанное учреждение также возлагается исполнение функций государственного заказчика по подготовке и реализации мероприятий подпрограммы, в том числе действий, связанных с изъятием земельных участков по поручению органа исполнительной власти, принявшего решение об изъятии земельных участков. Также для управления реализацией подпрограммы создается соответствующая аналитическая система.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Контроль за выполнением мероприятий подпрограммы в установленном порядке будет осуществляться государственным заказчиком подпрограммы, контрольные функции будут осуществляться также федеральными органами исполнительной власти в соответствии с их компетенцией.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности подпрограммы

Интеграция в систему международных транспортных коридоров создаст дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры, будет способствовать ускорению роста внутреннего валового продукта. Транспортные услуги должны превратиться в крупнейшую после нефтегазового сырья статью российского экспорта, что в значительной мере снизит риски, связанные с перспективой ухудшения конъюнктуры на мировых рынках сырья. Будут существенно расширены возможности увеличения экспорта российских товаров в страны Южной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона (наиболее быстро растущие рынки). Развитие евразийских транспортных коридоров придаст дополнительный импульс работам в области телекоммуникаций, повышению мобильности рабочей силы и ускорению перевозки грузов, оживлению промышленной и деловой активности.

В результате реализации мероприятий подпрограммы транспортная отрасль выйдет на качественно новый уровень, обеспечивающий повышение конкурентоспособности Российской Федерации на мировом рынке транспортных услуг. Будет создана база для эффективного использования конкурентных преимуществ Российской Федерации и реализации ее транзитного потенциала, будут внедрены механизмы реализации крупных инфраструктурных проектов на условиях государственно-частного партнерства.

Реализация проектов строительства объектов инфраструктуры дает значительный макроэкономический эффект, поскольку обеспечивает стратегическое преимущество государства на долгосрочную перспективу, способствует повышению качества жизни населения, обеспечивая решение социальных задач.

Мероприятия подпрограммы (исходя из оценки социально-экономической эффективности) позволят достичь следующих результатов:

общественная эффективность - 758,7 млрд. рублей;

коммерческая эффективность - 329,3 млрд. рублей;

бюджетная эффективность - 274,4 млрд. рублей.

Расчет показателей эффективности подпрограммы приведен в [Приложении N 4](#).

Меры по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду реализуются в подпрограмме по двум направлениям: специальные экологические проекты и отдельные мероприятия в составе крупных комплексных инвестиционных проектов. Природоохранные мероприятия предусматривают строительство и реконструкцию шумозащитных сооружений, сооружений по очистке сточных вод, переработке и обезвреживанию отходов производства.

Оценка результативности реализации подпрограммы будет проводиться путем сравнения текущих значений показателей с их целевыми значениями.

Основными результатами реализации мероприятий подпрограммы являются:

рост экспорта транспортных услуг в 1,9 раза;

прирост объема транзитных перевозок на 12,6 млн. тонн;
рост количества трансферных пассажиров в аэропортах-хабах в 25 раз.

Дополнительный валовой национальный доход, полученный за счет реализации транзитного потенциала Российской Федерации на евразийском направлении, по прогнозным оценкам, составит 350 млрд. рублей.

Наряду с решением задачи роста экспорта транспортных услуг реализация комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации окажет позитивное влияние на макроэкономические показатели, позволит увеличить занятость трудоспособного населения страны, получить значительный мультипликативный эффект в других отраслях экономики и социальной сфере.

Приложение N 1
к подпрограмме "Развитие
экспорта транспортных услуг"

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ
ПОДПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ"

(по состоянию на конец года)

	Единица измерения	2009 год	2010 - 2015 годы - всего	В том числе					
				2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Целевые индикаторы									
1. Экспорт транспортных услуг <*>	млрд. долларов США	12,5	-	13,1	14,5	16	17,6	19,5	23,4
II. Целевые показатели									
2. Прирост объема транзитных перевозок <*>	млн. тонн	-	12,6	4,1	1,4	2,3	1,5	1,7	1,6
3. Количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах	млн. пассажиров в год	0,1	-	0,2	0,5	1	1,4	2	2,5
4. Количество проектов, подготовленных к реализации на условиях государственно-частного партнерства	единиц	-	25	2	2	3	5	6	7

<*> Мониторинг целевых индикаторов и показателей подпрограммы осуществляется один раз в год.

<***> С учетом мероприятий отраслевых подпрограмм.

Приложение N 2
к подпрограмме "Развитие
экспорта транспортных услуг"

ОПИСАНИЕ ВАЖНЕЙШИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПОДПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ"

1. Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора "Транссиб" - Транссибирского контейнерного моста (Европа - Россия - Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров)

Описание

- Проект 1. Развитие на подходах к пунктам пропуска через Государственную границу Российской Федерации в Смоленской, Курской, Белгородской, Ростовской, Саратовской, Челябинской, Курганской, Омской и Читинской областях, Республике Бурятия, Приморском крае транспортной инфраструктуры, обеспечивающей выход к Республике Казахстан, Монголии и Китаю. Создание в г. г. Забайкальске, Наушки, Озинки, на границе с Украиной и Республикой Белоруссия крупных логистических центров, обеспечивающих таможенную обработку грузов, следующих по международным транспортным коридорам, и необходимые операции с ними.
Развитие участков международных маршрутов Астана - Петропавловск - Челябинск, Алма-Ата - Усть-Каменогорск - Рубцовск, Ташкент - Чимкент - Актюбинск - Уральск - Самара, Майкапчагай - Омск.
- Проект 2. Создание в Новосибирской и Иркутской областях, Хабаровском и Приморском краях современных транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих потребности товаропроводящей системы Сибири и Дальнего Востока, позволяющих привлечь дополнительные транзитные потоки и обеспечить ускоренный выход российских компаний на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона.
- Проект 3. Комплексное развитие транспортных узлов г. г. Ярославля, Нижнего Новгорода, Самары, Саратова, Волгограда как многофункциональных накопительно-распределительных и информационных комплексов, координирующих работу железнодорожного, автомобильного, речного и воздушного транспорта и обеспечивающих взаимосвязь международного транспортного коридора "Транссиб" с Единой глубоководной системой европейской части Российской Федерации.
- Проект 4. Комплексное развитие морских портов Дальнего Востока, в том числе Владивостокского и

Южноприморского транспортных узлов, Хабаровского края в увязке с развитием Транссибирской железнодорожной магистрали

Цели и основные задачи	- создание условий для развития Транссибирского контейнерного моста с целью реализации транзитного потенциала Российской Федерации
Основные ожидаемые результаты реализации	- рост объема транзитных перевозок
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2012 годы; строительство - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 43970,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 27461 млн. рублей; внебюджетных источников - 16509,3 млн. рублей

2. Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора "Север - Юг" (Северная Европа - Россия - Иран - Индия с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив, Центральную Азию)

Описание	- Проект 1. Реконструкция и строительство автодорожных подходов к морским и речным портам, железнодорожным станциям, аэропортам и мультимодальным терминалам, входящим в состав международного транспортного коридора, включая подъезды к границам Финляндии и Норвегии на севере и Украины, Грузии, Республики Казахстан и Азербайджанской Республики на юге. Проект 2. Комплексное развитие инфраструктуры Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов, предусматривающее создание принципиально новой грузопроводящей системы, позволяющей радикально изменить все технологические процессы, в том числе связанные с обслуживанием экспортно-импортных перевозок. Проект 3. Комплексное развитие транспортных узлов на базе г. г. Казани и Астрахани
Цели и основные задачи	- создание условий для реализации транзитного потенциала Российской Федерации
Основные ожидаемые результаты реализации	- рост объема транзитных перевозок
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2012 годы; строительство - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 37145 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 25318 млн. рублей; внебюджетных источников - 11827 млн. рублей

3. Мероприятия по комплексному развитию международного транспортного коридора "Европа - Западный

**Китай" на территории Российской Федерации (на участке
Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - до границы
с Республикой Казахстан)**

Описание	- комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного маршрута "Европа – Западный Китай" на территории Российской Федерации (на участке Санкт-Петербург – Казань – Оренбург до границы с Республикой Казахстан) общей протяженностью по территории Российской Федерации около 2200 километров
Цели и основные задачи	- создание условий для реализации транзитного потенциала Российской Федерации
Основные ожидаемые результаты реализации	- рост объема транзитных перевозок
Этапы и сроки реализации	- проектирование (инвестиционный проект) – 2010 – 2012 годы; проектирование – 2013 – 2014 годы; строительство – 2014 – 2016 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (в период реализации подпрограммы) – 35270,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 18560,9 млн. рублей, включая проектирование (инвестиционный проект) – 722,8 млн. рублей; внебюджетных источников – 16709,3 млн. рублей

**4. Комплексное развитие инфраструктуры Мурманского
транспортного узла**

Описание	- строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры на берегу Кольского залива, в том числе строительство на западном берегу терминалов по перевалке угля, нефти и нефтепродуктов; строительство на восточном берегу контейнерного терминала, реконструкция угольного терминала, строительство складской и дистрибуционной зоны, связанной с контейнерным терминалом; создание логистического центра; развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство железнодорожной ветки Выходной – Лавна, строительство 10 железнодорожных станций и парков, реконструкцию путевого развития 4 станций, реконструкцию железнодорожных подходов (от станции Волховстрой); развитие автодорожной инфраструктуры, в том числе развитие улично-дорожной сети г. Мурманска; реконструкция автодороги "Кола"
Цели и основные задачи	- создание действующего круглогодично глубоководного морского хаба – центра по переработке контейнерных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор "Север – Юг"

Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - реконструкция действующих и создание новых объектов портовой инфраструктуры (с обеспечением грузооборота 70 млн. тонн в год), железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, в том числе на западном берегу Кольского залива; формирование региональной транспортно-логистической системы и интегрирование ее в систему международного транспортного коридора "Север - Юг"; создание системы координации субъектов регионального транспортного рынка на транспортном узле
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none"> - строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none"> - общий объем финансирования - 117391,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 50976 млн. рублей; внебюджетных источников - 66415,9 млн. рублей

5. Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - проект предусматривает создание 17 объектов транспортной инфраструктуры, группируемых по отраслевому признаку. Структура проекта предусматривает строительство, реконструкцию и развитие следующих объектов портовой инфраструктуры: <ul style="list-style-type: none"> терминал по перевалке мазута; контейнерный терминал мощностью 350000 TEU <*>; зерновой терминал на пристани N 3; 2-я очередь комплекса по перевалке сухих минеральных удобрений в Восточном районе порта; лесной терминал; терминал по перевалке глинозема; бункеровочные мощности; контейнерный терминал в Юго-Восточном грузовом районе мощностью 350000 TEU <*>; зерновой терминал в Юго-Восточном грузовом районе. Для обеспечения грузоперевозок необходимо развитие следующих объектов: <ul style="list-style-type: none"> автомобильная дорога Цемдолина - ул. Портовая (17266 млн. рублей, в ценах 2007 года, что составляет 22 процента общей стоимости строительства); железнодорожный переезд на ул. Мефодиевской; путепровод на ул. Магистральной; транспортная развязка на участке Сухумийского шоссе; новый железнодорожный терминал на станции Крымская, железнодорожная станция Новороссийск (строительство новых железнодорожных путей и грузовых парков), третий путь на участке Крымская - Гайдук (29800 млн. рублей, в ценах 2007 года, что составляет 38 процентов общей стоимости строительства)
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - создание и развитие транспортной инфраструктуры Новороссийского транспортного узла, имеющего общегосударственное значение;

совершенствование транспортной инфраструктуры
Южного федерального округа

Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none">- создание нового транспортного кластера для обеспечения стабильной работы промышленных предприятий Южного федерального округа; совершенствование элементов опорной транспортной сети на юге Российской Федерации; реализация комплексного инфраструктурного проекта на юге Российской Федерации, в котором будет задействована портовая инфраструктура Новороссийского порта; перспектива создания логистической структуры по управлению Новороссийским транспортным узлом и оценка синергетического эффекта, возникающего от взаимодействия всех транспортных составляющих проекта; уменьшение несоответствия развития портовых мощностей и объектов железнодорожного и автомобильного транспорта; диверсификация российского экспорта; диверсификация экономики Краснодарского края; создание новых рабочих мест и улучшение качества жизни населения регионов
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none">- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none">- общий объем финансирования - 117676,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 58598,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 592,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 58484,9 млн. рублей

6. Создание сухогрузного района морского порта Тамань

Описание	<ul style="list-style-type: none">- проект включает строительство новых портовых перегрузочно-технологических комплексов (терминалов) универсального назначения для перегрузки угля и контейнеров, гидротехнических сооружений, автомобильного и железнодорожного паромного комплексов, транспортно-логистических мощностей и инфраструктуры железных и автомобильных дорог и подходов
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none">- развитие транспортно-логистических мощностей Азово-Черноморского бассейна; создание нового глубоководного порта на Таманском полуострове, интегрированного в международный транспортный коридор "Север - Юг", обладающего примерно теми же конкурентными преимуществами, что и порт Новороссийск, и дополняющего создаваемые в Азово-Черноморском бассейне портовые мощности
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none">- устранение дефицита перегрузочных мощностей в российских портах Азово-Черноморского бассейна; достижение проектной мощности порта по перевалке грузов порядка 40 млн. тонн в год; обеспечение способности принимать суда дедвейтом до 70 тыс. тонн. Незамерзаемость порта Тамань позволит привлекать часть грузопотоков из портов г. Азова в период

неблагоприятной ледовой обстановки (отсутствие 2-месячного простоя судов из-за зимних ветров)

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Этапы и сроки реализации | - продолжение проектирования - 2010 - 2011 годы;
строительство - 2011 - 2015 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 82664,9 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 50558,8 млн. рублей;
внебюджетных источников - 32106,1 млн. рублей |

7. Развитие транспортного узла "Восточный - Находка" (Приморский край)

- | | |
|-------------------------------|---|
| Описание | - комплексная модернизация и строительство новых портовых терминалов, железных и автомобильных дорог и подходов, мостовых переходов и тоннелей, информационно-коммуникационной инфраструктуры транспортного узла на базе порта Восточный.
Отраслевая структура проекта включает:
строительство объектов портовой инфраструктуры - новых портовых контейнерных терминалов общей мощностью (поэтапно) до 10 млн. TEU <*> в год, припортового логистического контейнерного терминала, нового угольного терминала мощностью около 20 млн. тонн в год, 3-й очереди существующего угольного терминала мощностью около 6 млн. тонн угля в год, зернового перегрузочного комплекса мощностью около 3,5 млн. тонн зерна в год;
развитие железнодорожной инфраструктуры - развитие ближних железнодорожных подходов, в том числе строительство второго пути и моста через р. Партизанку, удлинение приемоотправочных путей и строительство дополнительного сортировочного парка, реконструкция Кипарисовского, Облучинского, Владивостокского и Лагар-Аульского тоннелей, развитие и модернизация дальних подходов, в том числе реконструкция железнодорожных мостов через реки Зeya, Бурея, на 125-м км участка Угловая - Находка, строительство второго мостового перехода через р. Амур;
строительство объектов автодорожной инфраструктуры - подходов к пунктам пропуска через Государственную границу Российской Федерации |
| Цели и основные задачи | - создание действующего круглогодично глубоководного морского портового транспортного узла по переработке контейнерных грузов, перевалке угля, зерна и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор "Транссиб".
Проект направлен на повышение эффективности системы мультимодальных перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов и обеспечение роста грузооборота порта более чем в 3 раза. К 2015 году предполагается увеличить мощность контейнерного комплекса порта до 5 млн. контейнеров, угольного - до 20 млн. тонн, построить новый зерновой комплекс мощностью 5 млн. тонн |
| Основные ожидаемые результаты | - реконструкция действующих и создание новых объектов портовой, железнодорожной и автодорожной инфраструктуры, формирование региональной |

реализации	транспортно-логистической системы и интегрирование ее в международный транспортный коридор "Транссиб"; создание системы координации субъектов регионального транспортного рынка в пределах транспортного узла
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 111963,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 20898,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 91065 млн. рублей

8. Развитие транспортного узла в г. Екатеринбурге

Описание	- реконструкция существующего контейнерного терминала территориального отделения филиала открытого акционерного общества "Российские железные дороги" "ТрансКонтейнер"; достройка контейнерного терминала закрытого акционерного общества "Урал-Контейнер"; строительство нового грузового двора на железнодорожной станции Свердловск-Товарный; строительство складского комплекса открытого акционерного общества "Евро-Азиатский международный транспортно-логистический центр"; развитие транспортной инфраструктуры, в том числе строительство новой железнодорожной станции Свердловск-Товарный, автомобильной развязки на 11-м км Серовского тракта и автомобильного подъезда к объектам транспортно-логистического центра
Цели и основные задачи	- создание на основе принципов государственно-частного партнерства условий для комплексного развития инфраструктуры Екатеринбургского транспортного узла на базе строительства складских и транспортно-логистических объектов, соответствующих стандартам международного рынка транспортных услуг; создание центра таможенного оформления и контроля, единого административно-сервисного центра
Основные ожидаемые результаты реализации	- усиление роли и значения Екатеринбургского транспортного узла в системе мировых и внутрироссийских грузоперевозок, что в свою очередь будет способствовать: на федеральном уровне - росту российского внутреннего валового продукта за счет сокращения транспортных издержек в экономике, развитию российского экспортного потенциала, совершенствованию состояния опорной транспортной сети Российской Федерации за счет развития одного из наиболее проблемных направлений - логистического, усилению позиций Российской Федерации в Юго-Восточной Азии, в том числе за счет увеличения экспортных поставок российской продукции; на межрегиональном уровне - развитию экспортного потенциала Уральского федерального округа, расширению участия уральских регионов в процессах мировой и общероссийской торговли за счет

оптимизации транспортно-логистических связей, увеличению объемов промышленного производства за счет сокращения времени транспортировки продукции и транспортных издержек, повышению инвестиционной привлекательности регионов Уральского федерального округа, прежде всего для крупных оптовых и розничных торговых сетей;

на региональном уровне – ускорению социально-экономического развития и повышению инвестиционной привлекательности региона в целом, дальнейшему развитию инфраструктуры г. Екатеринбурга и Свердловской области в целом, росту налоговых поступлений в региональный и муниципальный бюджеты, оптимизации инфраструктуры г. Екатеринбурга и Свердловской области в целом, созданию новых рабочих мест

Этапы и сроки реализации	<p>- строительство - 2010 - 2013 годы.</p> <p>На первом этапе (2010 - 2011 годы) осуществляется: строительство объектов транспортной инфраструктуры - новой железнодорожной станции Свердловск-Товарный, автомобильной развязки на 11-м км Серовского тракта и автомобильного подъезда к объектам транспортно-логистического центра; перезахоронение Шувакишского полигона; достройка контейнерного терминала закрытого акционерного общества "Урал-Контейнер"; строительство первой очереди складского комплекса открытого акционерного общества "Евро-Азиатский международный транспортно-логистический центр"; реконструкция 2 погрузочно-разгрузочных площадок (N 1 и 3) контейнерного терминала открытого акционерного общества "ТрансКонтейнер"; строительство нового грузового двора на железнодорожной станции Свердловск-Товарный.</p> <p>На втором этапе (2012 - 2013 годы) осуществляется строительство второй очереди складского комплекса и административно-сервисного центра открытого акционерного общества "Евро-Азиатский международный транспортно-логистический центр"</p>
Объемы и источники финансирования	<p>- общий объем финансирования - 12317,5 млн. рублей, в том числе за счет средств:</p> <p>федерального бюджета - 2174,4 млн. рублей;</p> <p>внебюджетных источников - 10143,1 млн. рублей</p>

9. Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)

Описание	<p>- Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр предназначен для организации приемки, временного хранения, переработки, распределения, оформления документов и отправки грузов по назначению разными видами транспорта на основе логистической технологии, обслуживания международных грузопотоков по коридорам "Запад - Восток" и "Север - Юг", межрегиональных грузопотоков</p>
Цели и основные задачи	<p>- интеграция в систему международных и межрегиональных грузопотоков;</p> <p>расширение торгово-транспортных связей субъектов Российской Федерации;</p>

	рост грузооборота, получение доходов от транспортной и сервисной деятельности предприятий, организаций транспорта, торговли
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - в результате функционирования Свияжского мультимодального логистического центра планируется: <ul style="list-style-type: none"> увеличение грузооборота на железнодорожном, водном и автомобильном транспорте за 1 год на 20 процентов, через 5 лет - в 2 раза; создание надежной системы транспортировки, хранения и распределения импортируемых и экспортируемых продуктов питания; получение прибыли за счет хозяйственной деятельности центра логистики; создание условий для развития среднего и малого бизнеса в непосредственной близости от центра логистики в сфере транспорта и услуг; размещение предприятий сопутствующих отраслей промышленности и создание соответствующих рабочих мест; эффективное грузораспределение в Поволжском регионе; вхождение в систему мирового рыночного хозяйства путем использования в основном европейских технологий, развития экспортно-импортных операций
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none"> - продолжение проектирования - 2010 год; строительство - 2011 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none"> - общий объем финансирования - 11579,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: <ul style="list-style-type: none"> федерального бюджета - 5611,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 1259,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 4708,8 млн. рублей

10. Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - проект предусматривает создание комплексной транспортно-логистической сети Московского региона. На территории Московской области планируется сооружение 58 объектов транспортной логистики
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - в результате реализации проекта будет создана транспортная инфраструктура для формирования транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - реализация проекта является основой для создания разветвленной сети распределительных логистических центров в Московском регионе и позволит качественно улучшить логистический сервис, снизить уровень транспортных издержек грузоотправителей, оптимизировать процесс доставки, хранения и распределения грузов с использованием современных технологий. Создание сети логистических центров будет способствовать выносу на периметр Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области производств, транспортных и таможенных

объектов, располагающихся в г. Москве, что приведет к улучшению экологической и транспортной обстановки в городе, освобождению дефицитных городских площадей

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Этапы и сроки реализации | - проектирование - 2010 - 2011 годы;
строительство - 2012 - 2015 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 33107,4 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 12107,4 млн. рублей;
внебюджетных источников - 21000 млн. рублей |

11. Комплексное развитие международного аэропорта Шереметьево (включая строительство комплекса взлетно-посадочной полосы N 3)

- | | |
|--|--|
| Описание | - проект предусматривает строительство:
новой взлетно-посадочной полосы;
аэродромной инфраструктуры;
перрона и мест стоянок самолетов;
пассажирского аэровокзала;
топливозаправочного комплекса;
объектов служебно-технической застройки;
инженерных сетей и другой наземной инфраструктуры, необходимой для обслуживания авиаперевозок |
| Цели и основные задачи | - обеспечение роста международных и внутренних авиационных перевозок, в том числе трансферных, связанных с интенсивным экономическим развитием страны, в том числе Московского региона, и приходом на российский рынок международных альянсов авиаперевозчиков |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - к 2015 году - 26,5 млн. пассажиров и 300 тыс. тонн грузов;
к 2020 году - 35,6 млн. пассажиров и 400 тыс. тонн грузов |
| Этапы и сроки реализации | - подготовка территории и выкуп земли для государственных нужд - 2010 - 2011 годы;
строительство - 2012 - 2014 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 67003,53 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 30214,11 млн. рублей;
внебюджетных источников - 36789,42 млн. рублей |

12. Развитие Красноярского международного авиатранспортного узла (Красноярский край)

- | | |
|------------------------|--|
| Описание | - проект предусматривает:
реконструкцию аэродрома Черемшанка с удлинением взлетно-посадочной полосы;
строительство пассажирского терминала, соединительных рулежных дорожек, сопредельной части перрона;
реконструкцию аэропорта Емельяново |
| Цели и основные задачи | - реализация имеющегося в Красноярском крае экспортного потенциала в области авиаперевозок за счет привлечения в аэропорт г. Красноярска |

	<p>международных транзитных пассажирских и грузовых потоков;</p> <p>создание в аэропорту г. Красноярска интермодального пассажирского и грузового хаба, обслуживающего целевые пассажирские и грузовые потоки между Азией, Европой и Северной Америкой, путем объединения 2 аэродромов (Емельяново и Черемшанка) и создания на их основе единого узлового аэропорта</p>
Основные ожидаемые результаты реализации	<p>- к 2015 году - 4 млн. пассажиров и 400 - 500 тыс. тонн транзитных грузов;</p> <p>к 2020 году - 8 млн. пассажиров и 600 - 800 тыс. тонн грузов</p>
Этапы и сроки реализации	<p>- строительство - 2010 - 2013 годы.</p> <p>На первом этапе осуществляется реконструкция аэродрома Черемшанка с удлинением взлетно-посадочной полосы и строительством первой очереди пассажирского терминала, соединительных рулежных дорожек сопредельной части перрона.</p> <p>На втором этапе осуществляется реконструкция аэропорта Емельяново, строительство второй очереди пассажирского терминала</p>
Объемы и источники финансирования	<p>- общий объем финансирования - 40000,4 млн. рублей, в том числе за счет средств:</p> <p>федерального бюджета - 19173,8 млн. рублей;</p> <p>бюджетов субъектов Российской Федерации - 2901,6 млн. рублей;</p> <p>внебюджетных источников - 17925 млн. рублей</p>

13. Создание мультимодального универсального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт"

Описание	<p>- проект предусматривает создание на левом берегу р. Дона - в районе промышленной зоны "Заречная" в г. Ростове-на-Дону (на земельных участках общей площадью 405 га) комплекса портовых и логистических сооружений и инфраструктуры железных и автомобильных дорог и подходов.</p> <p>Проект предполагается осуществлять в несколько этапов и реализовывать на условиях государственно-частного партнерства.</p> <p>Проектная пропускная способность порта - 16 млн. тонн грузов в год, в том числе объем переработки контейнеров - не менее 550 тыс. TEU <*> в год</p>
Цели и основные задачи	<p>- создание мультимодального универсального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт", расположенного на направлениях международных транспортных коридоров, позволит повысить конкурентоспособность и транзитный потенциал российских внутренних водных путей. Целями проекта являются развитие портовых мощностей на внутренних водных путях Азово-Донского бассейна для обеспечения растущего грузооборота, увеличение объемов контейнерных перевозок при открытии внутренних водных путей для прохода судов под флагами иностранных государств и интеграции Российской Федерации в Европейскую транспортную систему.</p>

Основными задачами проекта являются:
создание конкурентных условий для переключения экспортных грузопотоков с портов Украины и других стран, роста транзитного потенциала внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;
увеличение объемов контейнеризации товарных потоков внутренней и внешней торговли;
предоставление на территории единого транспортного узла комплекса транспортных, логистических и сервисных услуг;
создание резерва портовых мощностей для обеспечения возрастающих объемов переработки грузов, особенно после реконструкции Волго-Донского судоходного канала

Основные ожидаемые результаты реализации	- рост пропускной способности речных портов в Азово-Донском бассейне на 16 млн. тонн грузов в год; гарантированное обеспечение пропуска возрастающего потока судов после завершения реконструкции Волго-Донского судоходного канала; переключение экспортно-импортных грузопотоков с портов Украины и других стран в объеме до 6 млн. тонн; увеличение объемов контейнеризации грузов на 550 тыс. TEU <*> в год; сокращение сроков доставки и повышение сохранности перевозок грузов внутренним водным транспортом
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2011 годы; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 19900 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 5000 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 1000 млн. рублей; внебюджетных источников - 13900 млн. рублей

<*> Единица измерения, равная объему, занимаемому стандартным двадцатифутовым контейнером.

РАСХОДЫ
НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОДПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2015 годы - всего	В том числе					
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Общие расходы на реализацию подпрограммы							
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
Всего по подпрограмме	753116,7	11132,4	89537,9	135237,3	149754,3	202601,1	164853,7
в том числе:							
федеральный бюджет	349000	2336	39880	50120	61737,5	105376,5	89550
бюджеты субъектов Российской Федерации	5753,9	1195,3	1401,9	1782,9	1373,8	-	-
внебюджетные источники	398362,8	7601,1	48256	83334,4	86643	97224,6	75303,7
II. Капитальные вложения							
Всего по подпрограмме	749942,7	10983,1	89087,9	134743,3	149193,3	201741,4	164193,7
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
в том числе:							
федеральный бюджет	346605	2288,7	39540	49745	61317,5	104663,8	89050

бюджеты субъектов Российской Федерации	5753,9	1195,3	1401,9	1782,9	1373,8	-	-
внебюджетные источники	397583,8	7499,1	48146	83215,4	86502	97077,6	75143,7
1. Цель "Повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны"							
Всего	722191	10983,1	86854,1	131735,1	144662,9	192539,6	155416,2
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
в том числе:							
федеральный бюджет	318853,3	2288,7	37306,2	46736,8	56787,1	95462	80272,5
бюджеты субъектов Российской Федерации	5753,9	1195,3	1401,9	1782,9	1373,8	-	-
внебюджетные источники	397583,8	7499,1	48146	83215,4	86502	97077,6	75143,7
Задача "Повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров"							
Всего	108585,9	-	-	-	6274,7	30745	71566,2
в том числе:							
федеральный бюджет	63540,3	-	-	-	6274,7	18115,4	39150,2
внебюджетные источники	45045,6	-	-	-	-	12629,6	32416
Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора "Транссиб" - Транссибирского контейнерного моста (Европа - Россия - Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров) - всего	40502,3	-	-	-	3006	12778,2	24718,1
в том числе:							
федеральный бюджет	23993	-	-	-	3006	6463,4	14523,6
внебюджетные источники	16509,3	-	-	-	-	6314,8	10194,5
Комплексное развитие инфраструктуры	33836,2	-	-	-	2145	5637,2	26054

(развитие транспортных узлов)
 международного транспортного коридора
 "Север - Юг" (Северная Европа - Россия -
 Иран - Индия с ответвлениями на Кавказ,
 Персидский залив, Центральную Азию) -
 всего

в том числе:

федеральный бюджет	22009,2	-	-	-	2145	5637,2	14227
внебюджетные источники	11827	-	-	-	-	-	11827
Комплексное развитие международного транспортного маршрута "Европа - Западный Китай" на территории России (на участке Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - до границы с Республикой Казахстан) - всего	34247,4	-	-	-	1123,7	12329,6	20794,1

в том числе:

федеральный бюджет	17538,1	-	-	-	1123,7	6014,8	10399,6
внебюджетные средства	16709,3	-	-	-	-	6314,8	10394,5

Задача "Обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры"

Всего	613605,1	10983,1	86854,1	131735,1	138388,2	161794,6	83850
-------	----------	---------	---------	----------	----------	----------	-------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	255313	2288,7	37306,2	46736,8	50512,4	77346,6	41122,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	5753,9	1195,3	1401,9	1782,9	1373,8	-	-
внебюджетные источники	352538,2	7499,1	48146	83215,4	86502	84448	42727,7
Комплексное развитие Мурманского транспортного узла - всего	117391,9	1000	17176,1	15844,7	19792,4	34756,5	28822,2

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	50976	-	6578,4	7430	8536,7	14874,6	13556,3
внебюджетные источники	66415,9	1000	10597,7	8414,7	11255,7	19881,9	15265,9
Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край) - всего	117676,1	2679,4	15129,5	25621,5	24697	31634,3	17914,4

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	58598,3	141,7	7300,9	12354,2	12521	16843,2	9437,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	592,9	130	162,3	300,6	-	-	-
внебюджетные источники	58484,9	2407,7	7666,3	12966,7	12176	14791,1	8477,1
Создание сухогрузного района морского порта Тамань - всего	82664,9	2351	8396	15028,8	17738,6	20826,3	18324,2

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	50558,8	-	5597,3	9017,3	11288,2	13661,5	10994,5
внебюджетные источники	32106,1	2351	2798,7	6011,5	6450,4	7164,8	7329,7
Развитие транспортного узла "Восточный - Находка" (Приморский край), проектные работы - всего	111963,5	35,5	12200	33212,9	34821	21910,2	9783,9

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	20898,5	35,5	2200	3212,9	4821	6910,2	3718,9
внебюджетные источники	91065	-	10000	30000	30000	15000	6065
Развитие транспортного узла в г. Екатеринбурге - всего	12317,5	-	4487,7	2962,2	2277	2590,6	-

в том числе:

федеральный бюджет	2174,4	-	-	-	-	2174,4	-
внебюджетные источники	10143,1	-	4487,7	2962,2	2277	416,2	-
Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан) - всего	11579,9	2508,2	3358,4	4208,1	1505,2	-	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	5611,7	1532,8	1679,2	2104	295,7	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	1259,4	195,1	279,9	300,6	483,8	-	-
внебюджетные источники	4708,8	780,3	1399,3	1803,5	725,7	-	-
Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области - всего	33107,4	-	5100	6300	6624,2	7967,9	7115,3

в том числе:

федеральный бюджет	12107,4	-	1600	2000	2124,2	3467,9	2915,3
внебюджетные источники	21000	-	3500	4300	4500	4500	4200
Развитие Московского авиационного узла. Строительство комплекса взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) международного аэропорта Шереметьево, Московская область - всего	67003,5	585,2	3918,1	16982,5	20480	25037,7	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	30214,1	325,1	3498,3	6011,5	8063	12316,2	-
внебюджетные источники	36789,4	260,1	419,8	10971	12417	12721,5	-

Развитие Красноярского международного авиатранспортного узла (Красноярский край) - всего	40000,4	650,2	13993,3	7514,4	5487,8	12354,7	-
в том числе:							
федеральный бюджет	19173,8	-	8102,1	3606,9	1612,6	5852,2	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	2901,6	650,2	699,7	901,7	650	-	-
внебюджетные источники	17925	-	5191,5	3005,8	3225,2	6502,5	-
Развитие мультимодального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт" - всего	19900	1173,6	3095	4060	4965	4716,4	1890

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	5000	253,6	750	1000	1250	1246,4	500
бюджеты субъектов Российской Федерации	1000	220	260	280	240	-	-
внебюджетные источники	13900	700	2085	2780	3475	3470	1390

2. Цель "Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте"

Задача "Формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства"

Всего (федеральный бюджет)	27751,7	-	2233,8	3008,2	4530,4	9201,8	8777,5
Разработка проектной документации по проекту "Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора "Транссиб" - Транссибирского контейнерного моста (Европа - Россия - Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров) "	3468	-	1040	1428	-	1000	-
Разработка проектной документации по проекту "Комплексное развитие	3308,8	-	1036,9	1240,2	-	1031,7	-

инфраструктуры международного транспортного коридора "Север - Юг" (Северная Европа - Россия - Иран - Индия с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив, Центральную Азию) "

Разработка проектной документации по проекту "Комплексное развитие международного транспортного маршрута "Европа - Западный Китай" на территории Российской Федерации (на участке Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - до границ Республики Казахстан) "	622,8	-	156,9	340	-	125,9	-
Разработка проектной документации для комплексного развития альтернативных маршрутов международных транспортных коридоров и транспортных узлов на условиях государственно-частного партнерства	20352,1	-	-	-	4530,4	7044,2	8777,5

III. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

Всего по подпрограмме	3174	149,3	450	494	561	859,7	660
в том числе:							
федеральный бюджет	2395	47,3	340	375	420	712,7	500
внебюджетные источники	779	102	110	119	141	147	160
Разработка инвестиционных предложений по повышению конкурентоспособности транспортных коридоров и развитию мультимодальных транспортных узлов - всего	2065	101,3	300	325	360	558,7	420
в том числе:							
федеральный бюджет	1555	31,3	225	245	270	463,7	320
внебюджетные источники	510	70	75	80	90	95	100
Разработка информационно-аналитического обеспечения инвестиционных и	715	21	91	104	135	204	160

инновационных мероприятий в целях
развития экспорта транспортных услуг -
всего

в том числе:								
федеральный бюджет	540	1	70	80	100	169	120	
внебюджетные источники	175	20	21	24	35	35	40	
Разработка методологических подходов по повышению конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации на основе внедрения инновационных транспортных технологий - всего	394	27	59	65	66	97	80	
в том числе:								
федеральный бюджет	300	15	45	50	50	80	60	
внебюджетные источники	94	12	14	15	16	17	20	

IV. Объемы финансирования мероприятий подпрограммы за счет федерального бюджета

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

Всего по подпрограмме	349000	2336	39880	50120	61737,5	105376,5	89550
в том числе:							
капитальные вложения	346605	2288,7	39540	49745	61317,5	104663,8	89050
НИОКР	2395	47,3	340	375	420	712,7	500

РАСЧЕТ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ ЭКСПОРТА
ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ"

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2040 годы - всего	В том числе						
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2040 годы
Общественная эффективность								
Доход	9262,8	-	12,9	33,6	65,6	102,6	142,5	8905,6
Расход	749,9	57,2	89,1	134,7	150	154,7	164,2	-
Чистый доход	8512,9	-57,2	-76,2	-101,1	-84,4	-52,1	-21,7	8905,6
Чистый дисконтированный доход	758,7	-57,2	-67,4	-79,2	-58,5	-32,0	-11,8	1064,8
Коммерческая эффективность								
Доход	6175,1	-	8,6	22,4	43,7	68,4	95,0	5937
Расход	749,9	57,2	89,1	134,7	150	154,7	164,2	-
Чистый доход	5425,2	-57,2	-80,5	-112,3	-106,3	-86,3	-69,2	5937
Чистый дисконтированный доход	329,3	-57,2	-71,2	-88,0	-73,6	-52,9	-37,6	709,8
Бюджетная эффективность								
Доход	2815,5	14,3	26,5	44,7	58,8	71,9	87,0	2512,3
Расход	352,3	28,1	40,9	51,5	63,4	79,3	89,1	-
Чистый доход	2463,2	-13,8	-14,4	-6,8	-4,6	-7,4	-2,1	2512,3
Чистый дисконтированный доход	274,4	-13,8	-12,8	-5,4	-3,2	-4,5	-1,1	315,2

ПОДПРОГРАММА
"ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ" ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

ПАСПОРТ
ПОДПРОГРАММЫ "ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"

Наименование подпрограммы - подпрограмма "Железнодорожный транспорт"

Дата принятия решения о
разработке подпрограммы - [распоряжение](#) Правительства Российской
Федерации от 15 июня 2007 г. N 781-р

Государственный заказчик – координатор подпрограммы	– Министерство транспорта Российской Федерации
Государственный заказчик подпрограммы	– Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Основные разработчики подпрограммы	– автономная некоммерческая организация "Центр стратегии и совершенствования управления транспортным комплексом"
Цели и задачи подпрограммы	<p>– целями подпрограммы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> развитие современной 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. <p>Задачами подпрограммы являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети; формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузкой на ось, модернизация постоянных устройств и сооружений; строительство железнодорожных линий в районах нового освоения; строительство новых железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения; обновление парков пассажирского подвижного состава; развитие сети железных дорог на направлениях транспортных коридоров; обновление парков локомотивов и грузовых вагонов; обеспечение транспортной безопасности; строительство обходов железнодорожных узлов; развитие материальной базы учебных заведений
Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы	<p>– в 2015 году грузооборот железнодорожного транспорта достигнет 2677 млрд. т-км, пассажирооборот – 188,7 млрд. пасс.-км, объем перевозок контейнеров составит 3,9 млн. единиц в 20-футовом эквиваленте; за время реализации подпрограммы будут введены в эксплуатацию 3,1 тыс. км новых железнодорожных линий, 3,2 тыс. км дополнительных главных путей, электрифицированы 2,7 тыс. км железнодорожных линий, обновлены 9,9 тыс. локомотивов, 7,9 тыс. пассажирских вагонов и 6,6 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава, а также 343,3 тыс. грузовых вагонов</p>

Сроки и этапы реализации подпрограммы - 2010 - 2015 годы

Объем и источники финансирования подпрограммы

- общий объем финансирования подпрограммы составляет 5835,9 млрд. рублей в ценах соответствующих лет, из них: капитальные вложения на развитие и модернизацию железнодорожного транспорта - 5829,8 млрд. рублей; финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ - 6,1 млрд. рублей. Источники финансирования капитальных вложений: федеральный бюджет - 406,8 млрд. рублей; бюджеты субъектов Российской Федерации - 186 млрд. рублей; внебюджетные источники - 5237 млрд. рублей, в том числе 954 млрд. рублей за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки. Источники финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ: федеральный бюджет - 0,13 млрд. рублей; внебюджетные источники - 6 млрд. рублей

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели социально-экономической эффективности

- в 2015 году доля протяженности участков железнодорожной сети с ограничениями пропускной и провозной способности сократится до 0,5 процента по сравнению с 7,7 процента в 2009 году; скорость доставки грузов достигнет 305 км в сутки, а контейнеров в транзитном сообщении - 950 км в сутки; объем перевозок транзитных грузов достигнет 40,3 млн. тонн, а контейнеров в транзитном сообщении - 0,52 млн. тонн в 20-футовом эквиваленте. Предполагается освоить все необходимые объемы перевозок грузов и пассажиров, повысить качество транспортных услуг, сократить уровень износа основных производственных фондов. Общественная эффективность подпрограммы (интегральный эффект за период до 2040 года в ценах соответствующих лет) оценивается в 5,3 трлн. рублей, коммерческая - 2,5 трлн. рублей, бюджетная - 3,3 трлн. рублей

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Эффективное функционирование и развитие 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 лидерства Российской Федерации в изменяющейся мировой экономической системе.

На начало 2008 года эксплуатационная длина сети железных дорог общего пользования составила 85,2 тыс. км, в том числе протяженность участков, имеющих 2 и более пути, - 37,1 тыс.

км. Общая протяженность железнодорожных линий, обслуживаемых электрической тягой, составила 42,9 тыс. км (50,4 процента эксплуатационной длины).

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития и намечаемых структурных преобразованиях грузооборот железнодорожного транспорта в 2015 году возрастет по сравнению с 2007 годом на 28,2 процента, а пассажирооборот во всех видах сообщения увеличится на 8 процентов.

За время реализации подпрограммы "Железнодорожный транспорт" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)", разработанной на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2001 г. N 232-р, достигнуты определенные результаты в укреплении материальной базы железнодорожного транспорта. Введены в эксплуатацию новые производственные мощности, проведена реконструкция и модернизация ряда действующих объектов инфраструктуры, в том числе по локомотивному и вагонному хозяйствам, путевому хозяйству, сигнализации и связи, по пограничным и припортовым станциям, снизился уровень износа основных фондов железнодорожного транспорта.

Однако достигнутые результаты являются недостаточными.

На сети железных дорог сохраняется значительное количество участков и станций, характеристики мощности которых не соответствуют текущим и перспективным потребностям в перевозках. Многие постоянные устройства и сооружения железнодорожного транспорта имеют высокую степень изношенности, их технический уровень не соответствует современным требованиям. Незрелость сети железных дорог, особенно в восточных районах страны, сдерживает экономическое и социальное развитие.

Практически отсутствуют высокоскоростные и скоростные железнодорожные линии, не полностью используются возможности железнодорожного транспорта для освоения городских и пригородных пассажирских перевозок. Сохраняется недостаточное обеспечение пассажирским подвижным составом. Парки локомотивов и грузовых вагонов крайне изношены. В связи с этим уровень эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта остается чрезмерно высоким, медленно осваиваются прогрессивные технологии перевозок. Необходимо существенное развитие транспортных коридоров.

Много нерешенных проблем и в области безопасности железнодорожного транспорта. В частности, все более острой становится проблема высокой загруженности крупнейших железнодорожных узлов.

В последние годы было ослаблено внимание государства к развитию материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта. В то же время, по оценкам, уже в период до 2030 года потребуется подготовить с учетом растущего спроса порядка 200 тыс. специалистов в области эксплуатации и строительства на железнодорожном транспорте.

Решение указанных проблем требует значительного увеличения объемов инвестиций в железнодорожный транспорт, в том числе и за счет расширения государственной поддержки.

Необходимо перейти от модернизации производственной базы железнодорожного транспорта к ее масштабному развитию.

Эффективное осуществление всего комплекса капиталоемких, взаимосвязанных и часто технологически сложных проектов развития, требующих координации усилий транспортных организаций, частных инвесторов и государства, возможно только при использовании программно-целевого метода управления в рамках реализации Федеральной целевой программы.

Происходящие изменения экономического, технического, правового и организационного характера, определяющие условия функционирования транспортной системы Российской Федерации, в том числе и железнодорожного транспорта, предопределили необходимость разработки новой редакции подпрограммы - состава мероприятий, сроков их реализации, объемов и источников финансирования.

II. Основные цели и задачи, сроки и этапы реализации подпрограммы, целевые индикаторы и показатели

Целями подпрограммы "Железнодорожный транспорт" (далее - подпрограмма) являются:
развитие современной 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.

Для развития транспортной инфраструктуры необходимо решить задачи по увеличению пропускной способности участков железнодорожной сети, формированию направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузкой на ось, модернизации постоянных устройств и сооружений, строительству железнодорожных линий в районах нового освоения.

Это позволит практически полностью устранить недостатки пропускной и провозной способности на сети железных дорог общего пользования, сделать ее более рациональной и эффективной, обеспечить необходимое развитие сети железных дорог для освоения природных ресурсов в восточных и северных районах страны, построить целый ряд стратегических и социально значимых линий.

Для обеспечения повышения доступности услуг транспортного комплекса для населения потребуются решить задачи по строительству новых железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения и обновлению парков пассажирского подвижного состава.

Это позволит значительно повысить качество транспортного обслуживания населения, сократить потери времени в пути и, следовательно, увеличить доступность транспортных услуг для населения.

Для повышения конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализации транзитного потенциала страны необходимо решить задачи по развитию сети железных дорог на направлениях транспортных коридоров, обновлению парков локомотивов и грузовых вагонов.

Это позволит снизить транспортные издержки, обеспечить приток транзитных грузов и получить дополнительные доходы от экспорта транспортных услуг.

Для повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы необходимо решить задачи по обеспечению транспортной безопасности, строительству обходов железнодорожных узлов и развитию материальной базы учебных заведений.

Обеспечение транспортной безопасности приведет к снижению уровня аварийности и брака, сокращению неоправданных потерь. Новые обходы транспортных узлов повысят надежность транспортной системы, улучшат экологическую обстановку в крупных промышленных центрах, будут способствовать развитию перевозок пассажиров в пригородном сообщении. Развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта позволит привести ее в соответствие с современными требованиями, создать основу для кадрового обеспечения железнодорожного транспорта в условиях инновационного развития Российской Федерации.

Реализация подпрограммы предусматривается в 2010 - 2015 годах в один этап.

Целевые индикаторы и показатели реализации поставленных в подпрограмме целей и задач приведены в [Приложении N 1](#).

III. Перечень мероприятий подпрограммы

Для обеспечения устойчивой и эффективной работы железнодорожного транспорта, повышения его безопасности и удовлетворения растущих потребностей населения и экономики страны в перевозках предусматриваются:

- модернизация и увеличение пропускной способности железнодорожных линий;
- обновление подвижного состава;
- строительство приоритетных новых железнодорожных линий;
- проведение мероприятий по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте.

Основой подпрограммы являются инвестиционные проекты, направленные на достижение стратегических целей и решение задач по развитию железнодорожного транспорта. Описание важнейших инвестиционных проектов подпрограммы приведено в [Приложении N 2](#).

Для обеспечения возрастающих объемов перевозок на основных направлениях движения грузо- и пассажиропотоков требуется увеличение их пропускной способности за счет строительства дополнительных главных путей и открытия разъездов.

До 2015 года строительство вторых главных путей необходимо осуществить на участках Мурманск - Петрозаводск, Мга - Сонково - Ярославль, Мга - Гатчина - Веймарн, Обозерская - Архангельск, Ярославль - Нерехта, Туапсе - Сочи - Адлер, Тимашевская - Крымская, Котельниково - Тихорецкая - Кореновск, Крымская - Юровский - Вышестеблиевская, Ахтуба - Трубная, Волгоград - Котельниково, Чишмы - Ульяновск, Челябинск - Каменск-Уральский, Тобольск - Сургут, Карасук - Татарская, Карымская - Забайкальск, Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань и других.

Третьи главные пути необходимо построить на участках Тосно - Любань, Крюково - Клин, Воскресенск - Рязань, Столбовая - Серпухов, Лянгасово - Котельнич и Бекасово - Нара.

Четвертые главные пути необходимо построить на участках Москва - Крюково, Дема - Чишмы и Иркутск - Гончарово.

Кроме того, для развития пассажирских перевозок в Московском транспортном узле должны быть осуществлены масштабные мероприятия по строительству дополнительных главных путей на головных участках всех пригородных направлений, Большом Московском окружном кольце и ряде соединительных линий.

В составе мероприятий, направленных на модернизацию постоянных устройств и сооружений железных дорог, предусматриваются увеличение массы и длины грузовых поездов, скоростей их движения, реконструкция и строительство новых инженерных сооружений, модернизация оборудования электроснабжения и электрификация участков, внедрение современных систем управления перевозочным процессом на основе информатизации отрасли. В первую очередь реализацию указанных мероприятий предполагается осуществить на магистральных направлениях, где выполняется примерно 70 процентов грузооборота железнодорожного транспорта.

Увеличение весовых норм является одним из приоритетных мероприятий, позволяющих обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов, повысить эффективность работы железных дорог в рыночных условиях.

Перспективный полигон обращения поездов повышенной массы и длины включает такие направления, как Кузбасс - Северо-Запад, Курган - Волгоград - порты Азово-Черноморского бассейна и Екатеринбург - Москва - Смоленск. Обращение поездов повышенного веса предусматривается также на направлении Тайшет - Тында - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань, на восточной части Транссибирской магистрали и других участках сети железных дорог.

Направления и участки железных дорог, включенные в перспективный полигон обращения поездов повышенного веса и длины, играют важную роль в осуществлении перевозок грузов по сети железных дорог Российской Федерации. В перспективе их значение еще более возрастет, что будет связано как с увеличением перевозок экспортных грузов в направлении портов Северо-Западного и Южного регионов, так и с ростом внутренних перевозок, в частности перевозок угля для обеспечения потребностей энергетики Урала и центра страны. Ожидается, что доля общего грузооборота, осваиваемого на указанных направлениях, возрастет к 2015 году до 40 - 45 процентов.

Подготовку инфраструктуры для обращения поездов повышенного веса предусматривается осуществлять путем ее комплексной реконструкции при выполнении работ по капитальному ремонту и обновлению основных фондов, выработавших ресурс.

Для безопасного и бесперебойного движения поездов с установленными массой и скоростями необходимы реконструкция и строительство новых инженерных сооружений. В первую очередь это относится к мостам с металлическими пролетными строениями старой постройки и к тоннелям.

До 2015 года необходимо:

осуществить строительство второго мостового перехода через р. Обь на участке Рямы - Камень-на-Оби, провести реконструкцию 3 тоннелей на участке Саянская - Кошурниково;

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

выполнить реконструкцию мостов через реки Зeya, Бурея и моста на 125-м км участка Угловая - Находка;

провести реконструкцию Большого и Малого Новороссийских тоннелей;

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

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

построить второй мостовой переход через р. Шую на направлении Санкт-Петербург - Мурманск;

провести реконструкцию мостового перехода через р. Волгу на участке Ульяновск - Акбаш, а также моста на участке Сызрань - Безенчук на Бугульминском направлении.

Установление на основных направлениях сети железных дорог унифицированной весовой нормы и длины грузовых поездов потребует на ряде участков модернизации устройств тягового электроснабжения.

Учитывая более высокую энергетическую и эксплуатационную эффективность электрифицированных линий по сравнению с тепловозной тягой, будет увеличена протяженность электрифицированных железнодорожных линий. Предусматривается электрификация участков Трубная - Аксарайская, Крымская - Юровский - Вышестеблиевская, Улан-Удэ - Наушки и других.

Массовое внедрение на сети железных дорог информационных технологий и автоматизированных систем управления и контроля требует существенного увеличения объемов обработки информации и ее передачи с объектов инфраструктуры, включая устройства сигнализации, связи, энергоснабжения и пути. Для этого необходимо существенное наращивание объемов внедрения цифровых систем передачи данных на основе использования волоконно-оптических линий связи.

Задача строительства железнодорожных линий в районах нового освоения включает мероприятия, реализация которых позволит получить значительный экономический и социальный эффект для всего государства, позволит вовлечь в экономический оборот перспективные месторождения полезных ископаемых и сырьевых ресурсов, оптимизировать транспортные схемы перевозок грузов и пассажиров.

Предусматривается строительство железнодорожных линий Беркакит - Томмот - Якутск, Полуночное - Обская - Салехард, Салехард - Надым и Бийск - Горно-Алтайск, мостовых переходов через р. Лену в районе г. Якутска и р. Обь в районе г. Салехарда, проектирование Северо-Сибирской магистрали (Нижевартовск - Белый Яр - Усть-Илимск) и линии Селихин - Ныш, соединяющей о. Сахалин с материком.

Реализация части проектов будет осуществлена за счет средств открытого акционерного общества "Российские железные дороги", получаемых от введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки. Ее введение позволит профинансировать строительство 2,2 тыс. км новых железнодорожных линий общегосударственного значения и не допустить возникновения проблем, связанных с пропускной способностью на ряде важнейших направлений железнодорожной сети.

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

В рамках решения задачи по развитию сети железных дорог на направлениях транспортных коридоров намечается развитие Московского транспортного узла.

Решение задачи по обновлению парков грузового и пассажирского подвижного состава позволит обеспечить увеличение их производительности не менее чем на 15 - 20 процентов.

Решение задачи по обеспечению транспортной безопасности предполагает создание многоуровневой системы. Это становится возможным в результате развития информационных технологий и появления цифровых каналов передачи информации, волоконно-оптических линий связи, радиосвязи, средств сигнализации и нового поколения компьютерных устройств на станциях и локомотивах.

В целом мероприятия по внедрению технических средств, повышающих безопасность движения, направлены на использование многоцелевых комплексов технических средств (включая многоканальные регистры и системы локомотивной сигнализации), средств диагностики и дефектоскопии пути, путевой аппаратуры, системы автоматического управления тормозами, аварийно-восстановительных средств и других систем и приборов.

Для выполнения задачи по строительству обходов железнодорожных узлов намечается строительство обходов Саратовского, Омского, Ярославского, Краснодарского и Читинского железнодорожных узлов, а также реконструкция тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска. Проведение этих мероприятий позволит обеспечить беспрепятственный пропуск транзитных потоков грузов и пассажиров, повысить транспортную и экологическую безопасность в городах, сократить транспортные издержки и время в пути.

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

Научно-техническое обеспечение реализации подпрограммы предусматривает проведение работ по исследованию рынка транспортных услуг, ресурсосбережению, формированию полигонов движения тяжеловесных поездов, созданию новых видов подвижного состава, развитию скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, разработке методических рекомендаций по определению эффективности инвестиционных проектов и методов оптимизации развития сети железных дорог, исследованию перспектив ее развития, а также перспектив применения новых видов железнодорожного транспорта, изучению проблем безопасности, совершенствованию государственной системы подготовки специалистов, совершенствованию технического регулирования на железнодорожном транспорте.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения подпрограммы

Общий объем финансирования, необходимый для реализации мероприятий подпрограммы, составляет 5835,9 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет). Расходы на реализацию подпрограммы с распределением по годам, направлениям расходования и источникам финансирования приведены в [Приложении N 3](#).

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Основным источником финансирования мероприятий подпрограммы являются внебюджетные средства, которые составляют 5243 млрд. рублей (90 процентов общих расходов по подпрограмме), из них 954 млрд. рублей привлекается за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Из внебюджетных источников финансируются строительство дополнительных главных путей, формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузкой на ось, реконструкция и модернизация постоянных устройств и сооружений, обеспечение безопасности железнодорожного транспорта.

С привлечением средств внебюджетных источников финансируются обновление подвижного состава, строительство новых железнодорожных линий, развитие материальной базы учебных заведений и научное обеспечение реализации подпрограммы.

Средства, полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки, направляются на строительство новых линий, дополнительных главных путей и станций, реконструкцию постоянных устройств и сооружений.

Средства федерального бюджета составляют 380 млрд. рублей (6 процентов общих расходов по подпрограмме).

Поддержка реализации подпрограммы за счет средств федерального бюджета необходима для строительства новых железнодорожных линий, имеющих общегосударственное значение, финансирования развития материальной базы учебных заведений и научного обеспечения реализации подпрограммы.

Средства, выделяемые из бюджетов субъектов Российской Федерации на реализацию подпрограммы, составляют 186 млрд. рублей (3 процента общих расходов по подпрограмме). Они направляются в основном на приобретение моторвагонного подвижного состава для пригородного пассажирского сообщения и на доленое участие в строительстве новых железнодорожных линий, имеющих социальное значение.

V. Механизм реализации подпрограммы

Управление ходом реализации подпрограммы осуществляет государственный заказчик - Федеральное агентство железнодорожного транспорта.

Основными целями и задачами управления реализацией подпрограммы являются: обеспечение эффективного целевого использования средств, включая средства государственной поддержки, в соответствии с определенными приоритетами;

осуществление контроля при реализации инвестиционных проектов и передача в эксплуатацию объектов, строительство которых завершено.

Отбор организаций - исполнителей подпрограммы осуществляется на конкурсной основе.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности подпрограммы

Экономический эффект от реализации мероприятий, направленных на развитие железнодорожного транспорта, формируется за счет увеличения объемов перевозок и снижения эксплуатационных издержек. В среднем срок окупаемости проектов в отрасли составляет 10 лет, при этом для крупномасштабных инфраструктурных проектов он достигает 12 - 20 лет.

Дополнительное влияние на развитие экономики Российской Федерации окажет мультипликативный эффект, который образуется за счет сокращения совокупных транспортных издержек, развития производства и социальной сферы.

Мультипликативный эффект формируется за счет следующих основных факторов:

рост производительности труда за счет внедрения новых технологий работы;

увеличение объема и качества перевозок, что обеспечит сокращение потерь при перевозках грузов;

снижение потребности в материальных ресурсах за счет проведения модернизации инфраструктурных объектов и подвижного состава;

создание дополнительных рабочих мест в регионах в связи с расширением объектов производственного назначения и, как следствие, увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней;

внедрение ресурсосберегающих технологий.

Общий мультипликативный эффект от реализации подпрограммы только за период 2010 - 2015 годов оценивается в 443 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет).

Оценка реализации подпрограммы производится по количественным и качественным показателям общественной, коммерческой и бюджетной эффективности. При этом количественными показателями являются показатели интегрального дисконтированного эффекта, а качественными - показатели окупаемости мероприятий с учетом дисконтирования.

Расчеты показателей эффективности подпрограммы приведены в [Приложении N 4](#).

Общественная эффективность подпрограммы в виде чистого дисконтированного дохода (в ценах соответствующих лет) составляет 6,6 трлн. рублей, коммерческая - 2,8 трлн. рублей, бюджетная - 4,1 трлн. рублей. Положительный финансовый результат при оценке общественной эффективности подпрограммы будет получен в 2019 году, при оценке коммерческой эффективности - в 2023 году, бюджетной эффективности - в 2015 году.

Как следствие реализации мероприятий подпрограммы будут достигнуты следующие результаты.

В 2015 году грузооборот железнодорожного транспорта увеличится до 2677 млрд. т-км, пассажирооборот - до 188,7 млрд. пасс.-км, объем перевозок контейнеров составит 3,9 млн. единиц в 20-футовом эквиваленте.

Доля протяженности участков железнодорожной сети с ограничениями пропускной и провозной способности сократится до 0,5 процента по сравнению с 7,8 процента в 2009 году.

Скорость доставки грузов достигнет 305 км в сутки, а контейнеров в транзитном сообщении - 950 км в сутки. Объем перевозок транзитных грузов достигнет 40,3 млн. тонн, а контейнеров в транзитном сообщении - 0,52 млн. единиц в 20-футовом эквиваленте.

Предполагается освоить все необходимые объемы перевозок грузов и пассажиров, а также повысить качество транспортных услуг и сократить уровень износа основных производственных фондов.

Целевые индикаторы и показатели, мероприятия и объемы финансирования, ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели ее социально-экономической эффективности определены при условии введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки.

Защита окружающей среды обеспечивается путем реализации заложенных в инвестиционные проекты технических и технологических решений, соответствующих современным стандартам и экологическим требованиям. Природоохранные мероприятия подпрограммы предусматривают строительство и реконструкцию сооружений по очистке сточных вод, газовых выбросов, переработке и обезвреживанию отходов производства и потребления.

В результате реализации мероприятий подпрограммы объемы вредных выбросов и сброс недостаточно очищенных сточных вод на железнодорожном транспорте будут снижены более чем на 30 процентов. Сброс загрязненных сточных вод без очистки будет полностью прекращен.

Предусмотренное в подпрограмме строительство 5 технологических обходов крупных железнодорожных узлов (Омского, Краснодарского, Саратовского, Ярославского и Читинского) позволит исключить риски техногенных катастроф вблизи городских территорий.

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ
ПОДПРОГРАММЫ "ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"

(по состоянию на конец года)

	Единица измерения	2009 год	2010 - 2015 годы	В том числе					
				2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Целевые индикаторы									
1. Доля протяженности участков сети железных дорог, на которых имеются ограничения пропускной и провозной способности <*>	процентов	7,8	-	6,3	4,8	3,4	2,1	1	0,5
2. Пассажирооборот	млрд. пасс.-км	179,2	-	181	181,7	184,1	185,6	187,2	188,7
3. Грузооборот	млрд. т-км	2259,7	-	2344,2	2412,3	2472,2	2538,7	2608,7	2677
4. Объем перевозок контейнеров <*>	млн. единиц в 20-футовом эквиваленте	2,1	-	2,5	2,8	3,1	3,4	3,6	3,9
5. Объем перевозок грузов в транзитном сообщении <*>	млн. тонн	29	-	33,1	34,9	36,3	37,6	39	40,3
6. Объем перевозок контейнеров в транзитном сообщении <*>	млн. единиц в 20-футовом эквиваленте	0,19	-	0,24	0,3	0,36	0,41	0,47	0,52

7. Скорость доставки грузов <*>	км в сутки	290	-	295	298	300	302	304	305
в том числе контейнеров в транзитном сообщении <*>	-"-	711	-	753	797	835	875	915	950

II. Целевые показатели

8. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных линий <*>	километров	-	3109,5	-	-	-	1198,4	443,5	1467,6
9. Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей <*>	-"-	282	3168	596	612	569	534	456	401
10. Электрификация железнодорожных линий <*>	-"-	247	2745	430	450	480	457	438	490
11. Обновление парка локомотивов	единиц	959	9926	994	1446	1636	1914	1963	1973
12. Обновление парка грузовых вагонов	тыс. единиц	61,1	343,3	58,7	57,1	56,9	56,9	56,9	56,8
13. Обновление парка пассажирских вагонов	единиц	1333	7894	1472	1336	1279	1261	1274	1272
14. Обновление парка мотор- вагонного подвижного состава	-"-	1121	6574	1129	1089	1089	1089	1089	1089

<*> Мониторинг целевых индикаторов и показателей подпрограммы осуществляется один раз в год.

Приложение N 2
к подпрограмме
"Железнодорожный транспорт"

ОПИСАНИЕ
ВАЖНЕЙШИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПОДПРОГРАММЫ
"ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

1. Комплексная реконструкция участка
Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных
подходов к портам на южном берегу Финского залива

Описание	- реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива обусловлена ростом объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом в направлении порта Усть-Луга, которые достигнут в 2010 году 45,8 млн. тонн, а в 2015 году - 60,9 млн. тонн
Цели и основные задачи	- развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение пропускной способности участка Мга - Гатчина - Веймарн - Усть-Луга за счет строительства 161,5 км вторых путей и их электрификации
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 46188,9 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

2. Электрификация участка Улан-Удэ - Наушки

Описание	- участок Улан-Удэ - Наушки соединяет Транссибирскую магистраль и Улан-Баторскую железную дорогу, проходящую по территории Монголии. В настоящее
----------	--

время порядка 60 процентов общего объема перевозок по Улан-Баторской железной дороге приходится на транзитные перевозки в сообщении между Россией и Китаем. В 2006 году объемы внешнеторговых перевозок через пограничный переход Наушки - Сухэ-Батор составили 5,7 млн. тонн, к 2010 году планируется их увеличение более чем на 40 процентов - до 8,1 млн. тонн, к 2015 году - до 8,5 млн. тонн

Цели и основные задачи	- устранение инфраструктурных ограничений, повышение технического уровня участка Улан-Удэ - Наушки и сокращение транспортных издержек, в связи с чем необходимо осуществление реконструкции и электрификации участка Улан-Удэ - Наушки, связывающего сеть российских и монгольских железных дорог
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение пропускной способности участка Улан-Удэ - Наушки (не менее чем на 10 процентов); снижение транспортных издержек (примерно на 20 процентов) и улучшение технической совместимости с Улан-Баторской железной дорогой; электрификация железнодорожного участка протяженностью 253 км
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; электрификация - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 10447,6 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

3. Строительство пускового комплекса

Томмот - Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии

Беркакит - Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия)

Описание	- пусковой комплекс Томмот - Якутск является составной частью строящейся новой однопутной неэлектрифицированной железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск. Необходимо разработать проектную документацию для строительства железнодорожной линии на участке Томмот - Якутск (Нижний Бестях) протяженностью 450 км. В Нижнем Бестяхе предполагается развитие железнодорожной инфраструктуры с размещением локомотивного депо, депо текущего ремонта тепловозов, пунктов технического обслуживания и подготовки вагонов, грузового двора. Для полного развития пускового комплекса на участке Томмот - Кердем должны быть выполнены работы, обеспечивающие возможность открытия пассажирского движения, введено постоянное энергоснабжение, построены постоянные эксплуатационные здания и сооружения, дополнительно построены 8 разъездов, проведено укрепление верхнего строения пути
Цели и основные задачи	- повышение транспортной доступности региона,

задачи	устранение инфраструктурных ограничений
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение социально-экономического положения Республики Саха (Якутия) и обеспечение круглогодичного бесперебойного завоза грузов в труднодоступные районы; ввод в эксплуатацию 450,4 км новой железнодорожной линии
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 23810 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 21570 млн. рублей; бюджета Республики Саха (Якутия) - 2240 млн. рублей

4. Строительство второго пускового комплекса от станции Правая Лена с совмещенным мостовым переходом через р. Лену в районе г. Якутска до станции Якутский речной порт (левый берег) в Республике Саха (Якутия)

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Описание	- строительство линии позволит обеспечить железнодорожное сообщение между г. Якутском и Байкало-Амурской магистралью. Важность строительства объекта обусловлена созданием крупнейшего промышленного района в Республике Саха (Якутия), связанным с организацией новых производств, объединенных в кластеры, - атомного (Эльконский уранодобывающий и перерабатывающий комбинат), угольного (проекты на базе Нерюнгринского, Денисовского, Чульмаканского угольных комплексов), химического (Селигдарский горно-химический и Алданский газохимический комплексы) и металлургического. Мост предназначен для обустройства одной колеи железной дороги и двухполосного движения автотранспорта. Участок железной дороги, на котором расположен мост, не электрифицирован. Длина железнодорожной линии - 104,5 км, мостового перехода - 3200 м
Цели и основные задачи	- повышение транспортной доступности региона, устранение инфраструктурных ограничений
Основные ожидаемые результаты реализации	- продление новой железнодорожной линии до левого (западного) берега р. Лены и продолжение ее строительства непосредственно к г. Якутску. В перспективе - ускоренное развитие Западной Якутии, на территории которой имеются месторождения каменного угля, нефти и газа; ввод в эксплуатацию 3200 погонных метров мостового перехода
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 79985,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 76985,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 3000 млн. рублей

5. Строительство железнодорожной линии Полуночное - Обская - Салехард

Описание	- строительство линии Полуночное - Обская - Салехард, являющейся составной частью железнодорожной линии Полуночное - Обская - Надым, реализуется с целью освоения минерально-сырьевой базы Полярного Урала
Цели и основные задачи	- развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; строительство железнодорожных линий в районах нового освоения
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие транспортной инфраструктуры для освоения новых месторождений полезных ископаемых, нефти и газа. Сокращение пробега грузов на 1000 км и более в сообщении наиболее быстро развивающегося региона с западными регионами Российской Федерации; ввод в эксплуатацию однопутной неэлектрифицированной железнодорожной линии протяженностью 856 км
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2012 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 148239,4 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

6. Строительство железнодорожной линии Салехард - Надым

Описание	- строительство линии Салехард - Надым, являющейся составной частью железнодорожной линии Полуночное - Обская - Надым, реализуется с целью освоения минерально-сырьевой базы Полярного Урала
Цели и основные задачи	- развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; строительство железнодорожных линий в районах нового освоения
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие транспортной инфраструктуры для освоения новых месторождений полезных ископаемых, нефти и газа; сокращение пробега грузов на 1000 км и более в сообщении наиболее быстро развивающегося региона с западными регионами Российской Федерации; ввод в эксплуатацию однопутной неэлектрифицированной железнодорожной линии протяженностью 406 км
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- строительство - 2011 - 2014 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 47707,5 млн. рублей
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

7. Строительство мостового перехода через р. Обь в районе г. Салехарда

Описание - мост предназначен для обустройства одной колеи железной дороги и двухполосного движения автотранспорта. Участок железной дороги, на котором расположен мост, не электрифицирован.
Длина мостового перехода - 2440 м

Цели и основные задачи - развитие современной эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
строительство железнодорожных линий в районах нового освоения

Основные ожидаемые результаты реализации - обеспечение постоянной транспортной связи с правым (восточным) берегом р. Оби и продление железной дороги до г. Салехарда;
обеспечение вывоза 7 млн. тонн жидких углеводородов, а в перспективе - до 10 млн. тонн и более;
сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до европейской части страны на 700 км, а до портов Балтийского бассейна - на 1000 км и более;
ввод в эксплуатацию 2440 пог. м мостового перехода

Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 56754,4 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 50000 млн. рублей;
бюджета Ямало-Ненецкого автономного округа - 6754,4 млн. рублей.

8. Строительство железнодорожной линии Бийск - Горно-Алтайск

Описание - строительство новой железнодорожной линии Бийск - Горно-Алтайск протяженностью 115 км

Цели и основные задачи - развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
строительство железнодорожных линий в районах нового освоения

Основные ожидаемые результаты реализации - улучшение транспортного обеспечения Республики Алтай путем соединения административного центра Республики Алтай с железнодорожной сетью страны;
сокращение транспортных издержек;
ввод в эксплуатацию 115 км новой железнодорожной линии

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; строительство - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 25583 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

9. Строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и развитие Нижнего Приангарья

Описание	- протяженность всей Северо-Сибирской магистрали составит 2002 км, протяженность грузообразующих линий в Нижнем Приангарье (Ярки - Ельчимо, Чадобец - Чадобецкий ГОК и Чадобец - Кода) - 197 км. Создание Северо-Сибирской железнодорожной магистрали по маршруту Нижневартовск - Белый Яр - Усть-Илимск необходимо для развития и обслуживания промышленной зоны в Нижнем Приангарье, а также выявления и освоения природных богатств на территории, расположенной севернее Транссибирской магистрали, в том числе лесных ресурсов и месторождения глинозема в районе Богучан. Из зоны обслуживания новой линии может быть осуществлен вывоз 5 - 10 млн. тонн лесных грузов и до 4 - 5 млн. тонн глинозема в год, а также нефтегрузов
Цели и основные задачи	- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; строительство железнодорожных линий в районах нового освоения
Основные ожидаемые результаты реализации	- разработка инвестиционных проектов строительства железнодорожных линий на участках Нижневартовск - Белый Яр и Белый Яр - Лесосибирск
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (федеральный бюджет) - 14662,2 млн. рублей

10. Строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш

Описание	- предполагается разработка проектной документации для строительства новой железнодорожной линии Селихин - Ныш, соединяющей материк и о. Сахалин и имеющей важное социальное и экономическое значение. Протяженность новой линии - 582 км
Цели и основные задачи	- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; строительство железнодорожных линий в районах нового освоения
Основные	- разработка проектной документации для строительства

ожидаемые результаты реализации	новой железнодорожной линии Селихин - Ныш
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 10825,1 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

11. Строительство железнодорожной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск

Описание	- протяженность новой железнодорожной двухпутной электрифицированной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск составит 748 км. По комплексу технико-экономических показателей из рассмотренных 5 вариантов строительства соединительных линий Курского и Воронежского направлений наиболее предпочтителен данный вариант. Реализация проекта включает следующие этапы: строительство железнодорожной линии Прохоровка - Журавка; строительство железнодорожной линии Журавка - Чертково; строительство железнодорожной линии Чертково - Батайск
Цели и основные задачи	- развитие железнодорожной инфраструктуры для формирования специализированного пассажирского направления, увеличение пропускной способности железнодорожной сети для обеспечения возрастающих объемов перевозок пассажиров и грузов в сообщении Центр - Юг
Основные ожидаемые результаты реализации	- освоение на Воронежском направлении перспективных грузовых потоков без значительных инвестиционных затрат благодаря перераспределению пассажирских поездов на Курское направление; организация скоростного пассажирского движения (до 200 км/ч) и сокращение времени нахождения в пути в сообщении Москва - Адлер; сокращение времени в пути до 15 часов при реализации всего проекта организации скоростного пассажирского движения на направлении Центр - Юг; обеспечение повышения уровня комфорта и качества пассажирских перевозок; ввод в эксплуатацию 748 км новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- строительство - 2011 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 526286,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 152403,2 млн. рублей; внебюджетных источников (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги")

- 373883,5 млн. рублей, из них 295004,4 млн. рублей
- за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

12. Проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург

Описание	- проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург протяженностью 659 км
Цели и основные задачи	- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; проектирование высокоскоростной пассажирской железнодорожной линии, строительство которой обеспечит повышение пропускной способности направления Москва - Санкт-Петербург за счет создания для организации пассажирского движения второй специализированной линии
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение возможности последующего строительства высокоскоростной железнодорожной линии Москва - Санкт-Петербург на условиях государственно-частного партнерства
Этапы и сроки реализации	- начало проектирования - 2014 год. Решение по срокам строительства и механизмам реализации проекта будет принято после завершения проектно-изыскательских работ
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (федеральный бюджет) - 6026,8 млн. рублей

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

13. Развитие Московского транспортного узла

Описание	- мероприятия по развитию Московского транспортного узла направлены на строительство железнодорожных объектов, устраняющих ограничения пропускной способности, на совершенствование технологии перевозок и предоставление пользователям новых видов транспортных услуг, основанных на выносе грузового движения с Малого московского кольца, увеличении производительности грузовых дворов за счет повышения уровня их специализации, внедрении логистики, повышении уровня таможенно-брокерского обслуживания. Развитие Московского транспортного узла предполагает строительство дополнительных главных путей на головных участках всех пригородных направлений и Большом московском кольце, строительство ряда новых линий, соединительных путей и станций, реконструкцию участков и станций
Цели и основные задачи	- повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны; развитие сети железных дорог на направлениях транспортных коридоров

Основные ожидаемые результаты реализации	- устранение ограничений пропускной способности железнодорожных линий и станций на Московском транспортном узле; ввод в эксплуатацию 70,3 км новых линий и 257,7 км дополнительных главных путей
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 369417,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: бюджетов субъектов Российской Федерации - 62130,3 млн. рублей; внебюджетных источников (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги") - 307287,5 млн. рублей, из них 201055,3 млн. рублей - за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

14. Строительство обхода Саратовского железнодорожного узла

Описание	- проектом предусматривается строительство западного обхода Саратовского железнодорожного узла с усилением участка Липовский - Курдюм. Протяженность новой однопутной электрифицированной линии - 37,5 км
Цели и основные задачи	- обеспечение транспортной безопасности и устранение инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков; строительство новой железнодорожной линии
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение беспрепятственного пропуска транзитных грузопотоков, повышение транспортной и экологической безопасности в г. Саратове, сокращение транспортных издержек и времени в пути; ввод в эксплуатацию 37,5 км новой железнодорожной линии
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2013 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 11555,3 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

15. Строительство обхода Омского железнодорожного узла

Описание	- одним из возможных вариантов направления трассы Транссибирской магистрали в обход Омского железнодорожного узла может стать строительство новой двухпутной электрифицированной линии Татарская - Называевская протяженностью 295 км. По объемам перевозок новая линия будет особо грузонапряженной
Цели и основные задачи	- повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного

потенциала страны;
строительство новых железнодорожных линий на
направлениях транспортных коридоров

Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение пропускной и провозной способностей Транссибирской магистрали, разгрузка Омского железнодорожного узла и освоение транзитных грузопотоков; повышение транспортной и экологической безопасности; сокращение транспортных издержек и времени в пути; развитие пригородного пассажирского движения; ввод в эксплуатацию 295 км новой двухпутной электрифицированной железнодорожной линии
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 - 2013 годы; строительство - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 170000 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

16. Строительство обхода Ярославского железнодорожного узла

Описание	- строительство обхода станции Ярославль-Главный вызвано технической необходимостью, связанной с переключением транзитных грузопотоков в сообщении Москва - Санкт-Петербург на направление Александров - Ярославль - Вологда - Кошта, а также невозможностью развития станции Ярославль-Главный для пропуска длинносоставных грузовых поездов. Протяженность новой однопутной электрифицированной линии - 27 км
Цели и основные задачи	- обеспечение транспортной безопасности и устранение инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков; строительство новой железнодорожной линии
Основные ожидаемые результаты реализации	- освоение транзитных грузопотоков, следующих в порты Северо-Западного региона через Ярославский железнодорожный узел; повышение транспортной и экологической безопасности в г. Ярославле; сокращение транспортных издержек и времени в пути; ввод в эксплуатацию 27 км новой железнодорожной линии
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 - 2014 годы; строительство - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 7544,2 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

17. Комплексная реконструкция участка им. М. Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла

Описание	- в целях обеспечения бесперебойной работы направления в целом необходимо проведение мероприятий по проектированию, реконструкции и строительству, направленных на устранение "узких мест" на участке Им. М. Горького – Котельниково – Крымская, а также по строительству вторых путей и обхода Краснодарского железнодорожного узла и электрификации направления. Протяженность двухпутного электрифицированного обхода Краснодарского железнодорожного узла – 72 км
Цели и основные задачи	- обеспечение транспортной безопасности и устранение инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков; строительство новой железнодорожной линии и вторых путей, электрификация направления
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение растущих объемов грузовых перевозок на направлении Волгоград – Крымская за счет увеличения его пропускной способности; сокращение транспортных издержек и времени в пути; повышение транспортной безопасности; ввод 72 км новой двухпутной электрифицированной линии, ввод 461 км вторых путей, электрификация 848 км железнодорожных линий
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- реконструкция и строительство – 2010 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 75073,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 69055,1 млн. рублей; внебюджетных источников – 6018 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги")
(в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	

18. Строительство обхода Читинского железнодорожного узла

Описание	- строительство обхода Читинского узла вызвано технической необходимостью, связанной с недостаточной пропускной способностью станции Чита-1 при дальнейшем росте объемов перевозок в перспективе. Протяженность новой однопутной электрифицированной линии от станции Черновская до станции Антипиха – 27 км
Цели и основные задачи	- обеспечение транспортной безопасности и устранение инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков; строительство новой железнодорожной линии
Основные ожидаемые результаты реализации	- освоение транзитных грузопотоков, следующих через Читинский железнодорожный узел; повышение транспортной и экологической безопасности в городе; сокращение транспортных издержек и времени в пути; ввод в эксплуатацию 27 км новой железнодорожной линии
Этапы и сроки	- проектирование – 2012 – 2013 годы;

реализации	строительство - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 10494,4 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

19. Реконструкция железнодорожного тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска

Описание	- инженерное обустройство тоннеля физически и морально устарело. Необходима реконструкция тоннеля, протяженность которого составляет 7,2 км. Реконструкция тоннеля может быть осуществлена после завершения строительства 2-й очереди моста через р. Амур, организации двухпутного движения поездов и прекращения эксплуатации тоннеля
Цели и основные задачи	- обеспечение транспортной безопасности и устранение инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков; строительство новой железнодорожной линии
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение бесперебойного движения по Транссибирской магистрали и повышение жизнеспособности Хабаровского железнодорожного узла в случае возникновения чрезвычайных ситуаций; восстановление и подготовка к консервации тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска протяженностью 7,2 км
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования (внебюджетные источники) - 17075,1 млн. рублей (средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги", полученные за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки)

20. Развитие материальной базы Московского государственного университета путей сообщения

Описание	- развитие материальной базы университета предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование): строительство 15-этажного общежития на 500 мест в г. Москве - 1071,6 млн. рублей; строительство 16-этажного общежития на 600 мест в г. Москве - 1392,3 млн. рублей; строительство 4-этажного учебно-лабораторного комплекса в г. Москве - 896,3 млн. рублей; строительство объекта общепита на 160 посадочных мест в г. Москве - 50,9 млн. рублей
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта

Основные ожидаемые результаты реализации	- модернизация учебно-лабораторной базы университета в соответствии с современными требованиями в области развития железнодорожного транспорта; развитие образовательной, научной и производственной базы университета для подготовки специалистов железнодорожного транспорта, укрепление материально-технической базы университета; ввод в эксплуатацию 2 общежитий на 1100 мест общей площадью 13,2 тыс. кв. м, учебно-лабораторного комплекса и объекта общепита
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- проектирование - 2011 - 2012 годы; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3411,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2387,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 1023,4 млн. рублей

21. Развитие материальной базы Российского государственного открытого технического университета путей сообщения

Описание	- развитие материальной базы университета предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование): строительство пристройки к учебно-административному корпусу филиала университета в г. Калининграде - 477,7 млн. рублей; строительство общежития гостиничного типа на 408 мест в г. Москве - 658,4 млн. рублей; строительство пристройки к учебному корпусу N 1 в г. Москве - 91 млн. рублей
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы. Развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта
Основные ожидаемые результаты реализации	- модернизация учебно-лабораторной базы университета и его филиалов в соответствии с современными требованиями в области развития железнодорожного транспорта; развитие образовательной, научной и производственной базы университета для подготовки специалистов железнодорожного транспорта; строительство и реконструкция помещений общей площадью 2,4 тыс. кв. м, в том числе учебные площади - 0,3 тыс. кв. м, общежитие - 2,1 тыс. кв. м
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- проектирование - 2011 год; строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1227,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1000,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 226,9 млн. рублей

22. Развитие материальной базы Петербургского государственного университета путей сообщения

Описание	- развитие материальной базы университета предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование) : строительство учебного корпуса университета в г. Санкт-Петербурге - 743,9 млн. рублей; строительство трансформаторной подстанции в г. Санкт-Петербурге - 24,9 млн. рублей; строительство учебно-производственного комплекса со спортивной базой филиала университета в г. Петрозаводске - 512,4 млн. рублей
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта
Основные ожидаемые результаты реализации	- непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение учебно-производственных площадей до лицензионных нормативов; строительство 2 учебных корпусов общей площадью 5,6 тыс. кв. м, ввод 1 трансформаторной подстанции на 1000 кВА
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- проектирование - 2011 - 2012 годы; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1281,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 896,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 384,3 млн. рублей

23. Развитие материальной базы Ростовского государственного университета путей сообщения

Описание	- развитие материальной базы университета предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование) : строительство учебно-лабораторного корпуса университета в г. Ростов-на-Дону - 939,6 млн. рублей; реконструкция учебного корпуса филиала университета в г. Краснодаре - 127 млн. рублей; строительство общежития филиала университета в г. Кропоткине - 222,1 млн. рублей; реконструкция учебного корпуса Владикавказского техникума железнодорожного транспорта (филиал университета) - 183,9 млн. рублей
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта
Основные ожидаемые результаты реализации	- непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение

учебно-производственных площадей до лицензионных нормативов;
строительство и реконструкция помещений общей площадью 21 тыс. кв. м, в том числе учебные площади - 18 тыс. кв. м, общежитие - 3 тыс. кв. м (150 мест)

Этапы и сроки реализации - проектирование - 2011 - 2013 годы;
строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 1472,6 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 1030,9 млн. рублей;
внебюджетных источников - 441,7 млн. рублей

24. Развитие материальной базы Самарского государственного университета путей сообщения

Описание - развитие материальной базы университета и его филиалов предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование):
строительство общежития университета в г. Самаре - 900 млн. рублей;
строительство учебно-производственного корпуса Саратовского техникума железнодорожного транспорта - 178,8 млн. рублей;
строительство общежития Уфимского техникума железнодорожного транспорта - 130 млн. рублей;
строительство учебно-лабораторного корпуса Уфимского института путей сообщения - 606,4 млн. рублей;
строительство общежития Уфимского института путей сообщения - 443,7 млн. рублей;
строительство пристройки спортзала Казанского техникума железнодорожного транспорта - 46,8 млн. рублей;
реконструкция учебного корпуса Оренбургского медицинского колледжа - 536,9 млн. рублей;
строительство учебного корпуса филиала университета в г. Рузаевке - 261 млн. рублей

Цели и основные задачи - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта

Основные ожидаемые результаты реализации - непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение учебно-производственных площадей до лицензионных нормативов;
строительство и реконструкция помещений общей площадью 37,2 тыс. кв. м, в том числе учебные площади - 10,8 тыс. кв. м, общежития - 26,4 тыс. кв. м (1300 мест)

Этапы и сроки реализации - проектирование - 2011 - 2013 годы;
строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 3103,6 млн. рублей, в том числе за счет средств:

финансирования федерального бюджета – 2172,5 млн. рублей;
внебюджетных источников – 931,1 млн. рублей

25. Развитие материальной базы Уральского государственного университета путей сообщения

Описание	<p>- развитие материальной базы университета предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование):</p> <p>реконструкция (расширение) учебно-лабораторного корпуса университета в г. Екатеринбурге – 586,8 млн. рублей;</p> <p>строительство плавательного бассейна кафедры физического воспитания университета в г. Екатеринбурге – 1037,2 млн. рублей;</p> <p>реконструкция учебно-лабораторного корпуса филиала университета в г. Челябинске – 340,8 млн. рублей;</p> <p>строительство общежития для преподавательского состава в виде вставки между общежитиями N 1 и 2 в г. Екатеринбурге – 514,3 млн. рублей;</p> <p>строительство общежития для преподавательского состава в виде вставки между общежитиями N 3 и 4 в г. Екатеринбурге – 626,9 млн. рублей;</p> <p>реконструкция общежития N 3 в г. Екатеринбурге – 247,2 млн. рублей</p> <p>(в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)</p>
Цели и основные задачи	<p>- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;</p> <p>развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта</p>
Основные ожидаемые результаты реализации	<p>- непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение учебно-производственных площадей до лицензионных нормативов;</p> <p>строительство и реконструкция помещений общей площадью 36,3 тыс. кв. м, в том числе учебные площади – 27,3 тыс. кв. м, общежития – 9 тыс. кв. м</p>
Этапы и сроки реализации	<p>- проектирование – 2010 – 2012 годы;</p> <p>строительство и реконструкция – 2010 – 2015 годы</p>
Объемы и источники финансирования	<p>- общий объем финансирования – 3353,2 млн. рублей, в том числе за счет средств:</p> <p>федерального бюджета – 3028,8 млн. рублей;</p> <p>внебюджетных источников – 324,4 млн. рублей</p>

26. Развитие материальной базы Сибирского государственного университета путей сообщения

Описание	<p>- развитие материальной базы университета предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование):</p> <p>строительство общежития для молодых сотрудников университета в г. Новосибирске – 616,5 млн. рублей;</p> <p>строительство студенческого общежития в г. Новосибирске – 813,7 млн. рублей;</p> <p>строительство пристройки к лабораторному корпусу</p>
----------	---

университета в г. Новосибирске – 551,2 млн. рублей

Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта
Основные ожидаемые результаты реализации	- непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение учебно-производственных площадей до лицензионных нормативов; строительство помещений общей площадью 12,9 тыс. кв. м, в том числе учебные площади – 6,3 тыс. кв. м, общежития – 6,62 тыс. кв. м
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- проектирование – 2011 – 2012 годы; строительство – 2011 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 1981,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1387,1 млн. рублей; внебюджетных источников – 594,3 млн. рублей

27. Развитие материальной базы Омского государственного университета путей сообщения

Описание	- развитие материальной базы университета и его филиалов предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование): строительство производственных мастерских университета в г. Омске – 405,9 млн. рублей; строительство учебно-производственного центра инновационных технологий университета в г. Омске – 1120,1 млн. рублей; строительство учебно-производственного центра на базе Омского техникума железнодорожного транспорта – 316 млн. рублей; строительство учебного научно-инновационного комплекса Тайгинского института железнодорожного транспорта – 244,8 млн. рублей
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта
Основные ожидаемые результаты реализации	- непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение учебно-производственных площадей до лицензионных нормативов; строительство 23,5 тыс. кв. м учебных площадей
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- проектирование – 2011 год; строительство – 2011 – 2015 годы

Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2086,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1460,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 626 млн. рублей
-----------------------------------	--

28. Развитие материальной базы Иркутского государственного университета путей сообщения

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - развитие материальной базы университета и его филиалов предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование): строительство малосемейного общежития в г. Иркутске - 257 млн. рублей; строительство научно-технической библиотеки в г. Иркутске - 562,2 млн. рублей; строительство учебного корпуса Забайкальского института железнодорожного транспорта в г. Чите - 163,7 млн. рублей; строительство учебно-производственного комплекса Красноярского института железнодорожного транспорта - 528,1 млн. рублей; реконструкция учебного корпуса Улан-Удэнского института железнодорожного транспорта - 1002,6 млн. рублей; реконструкция учебного корпуса Читинского техникума железнодорожного транспорта - 71,9 млн. рублей; строительство студенческого общежития Читинского техникума железнодорожного транспорта - 152,4 млн. рублей
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение учебно-производственных площадей до лицензионных нормативов; строительство и реконструкция помещений общей площадью 30,1 тыс. кв. м, в том числе учебные площади - 16,5 тыс. кв. м, общежития - 9,6 тыс. кв. м, библиотеки - 4 тыс. кв. м
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	<ul style="list-style-type: none"> - проектирование - 2011 год; строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none"> - общий объем финансирования - 2737,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1916,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 821,4 млн. рублей

29. Развитие материальной базы Дальневосточного государственного университета путей сообщения

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - развитие материальной базы университета предусматривает следующие этапы работ (включая проектирование):
----------	---

строительство учебно-спортивного корпуса в г. Хабаровске - 304,9 млн. рублей;
строительство малосемейного общежития для преподавателей университета в г. Хабаровске - 939,9 млн. рублей

Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта
Основные ожидаемые результаты реализации	- непрерывное кадровое обеспечение железнодорожной отрасли специалистами высокой квалификации, подготовка и переподготовка специалистов, владеющих знаниями и навыками в управлении и использовании наукоемких транспортных технологий, доведение учебно-производственных, спортивных площадей до лицензионных нормативов, улучшение жилищных условий преподавательского состава; строительство помещений общей площадью 26,3 тыс. кв. м, в том числе учебные площади - 20 тыс. кв. м, общежитие - 6,3 тыс. кв. м
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)	- проектирование - 2011 - 2012 годы; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1244,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 871,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 373,5 млн. рублей

РАСХОДЫ
НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОДПРОГРАММЫ "ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2015 годы - всего	В том числе					
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Общие расходы на реализацию подпрограммы							
Всего по подпрограмме	5835953	218823,8	933693,8	1067473,6	1175957,1	1222253,4	1217751,3
в том числе:							
федеральный бюджет	406985,6	6572,6	57301,1	68005,1	89296,8	102734,9	83075,1
бюджеты субъектов Российской Федерации	186009,8	17507,9	30938,5	33855,1	38597,4	35734,2	29376,7
внебюджетные источники	5242957,6	194743,3	845454,2	965613,4	1048062,9	1083784,3	1105299,5
II. Капитальные вложения							
Всего по подпрограмме	5829823	217923,8	932735,6	1066474,3	1174916,6	1221152,4	1216620,3
в том числе:							
федеральный бюджет	406855,6	6572,6	57282,9	67985,8	89276,3	102693,9	83044,1
бюджеты субъектов Российской Федерации	186009,8	17507,9	30938,5	33855,1	38597,4	35734,2	29376,7

внебюджетные источники	5236957,6	193843,3	844514,2	964633,4	1047042,9	1082724,3	1104199,5
из них за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки	954012,7	7243,2	82300	159500	221100	235100	248769,5

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

Всего	2315304,1	152324,5	359046,8	399669,5	406465,8	487415,5	510382
-------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	--------

в том числе:

федеральный бюджет	163217,7	6130,9	15743,4	20425,1	36482,4	36162,4	48273,5
--------------------	----------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

бюджеты субъектов Российской Федерации	8994,4	4077,2	993	1052,6	1112,6	1759	-
--	--------	--------	-----	--------	--------	------	---

внебюджетные источники	2143092	142116,4	342310,4	378191,8	368870,8	449494,1	462108,5
------------------------	---------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Задача "Увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети"

Всего (внебюджетные источники)	386926,4	25409,9	63283,8	87801,8	70904,6	72230,2	67296,1
--------------------------------	----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

в том числе комплексная реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн - Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива <*>	46188,9	7243,2	15000	23945,7	-	-	-
---	---------	--------	-------	---------	---	---	---

Задача "Формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенного веса и нагрузкой на ось, модернизация постоянных устройств и сооружений"

Всего (внебюджетные источники)	1520810,6	116206,5	259164,2	269843,7	277457,8	291448,3	306690,1
--------------------------------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

в том числе электрификация участка Улан-Удэ - Наушки <*>	10447,6	-	-	-	-	653	9794,6
--	---------	---	---	---	---	-----	--------

Задача "Строительство железнодорожных линий в районах нового освоения"

Всего	407567,1	10708,1	36598,8	42024	58103,4	123737	136395,8
-------	----------	---------	---------	-------	---------	--------	----------

в том числе:

федеральный бюджет	163217,7	6130,9	15743,4	20425,1	36482,4	36162,4	48273,5
--------------------	----------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

бюджеты субъектов Российской Федерации	8994,4	4077,2	993	1052,6	1112,6	1759	-
--	--------	--------	-----	--------	--------	------	---

внебюджетные источники	235355	500	19862,4	20546,3	20508,4	85815,6	88122,3
------------------------	--------	-----	---------	---------	---------	---------	---------

Строительство пускового комплекса Томмот - Якутск (Нижний Бестях) железнодорожной линии Беркакит - Томмот - Якутск в Республике Саха (Якутия) - всего	23810	8370,9	6800	5000	3639,1	-	-
---	-------	--------	------	------	--------	---	---

в том числе:

федеральный бюджет	21570	6130,9	6800	5000	3639,1	-	-
--------------------	-------	--------	------	------	--------	---	---

бюджеты субъектов Российской Федерации	2240	2240	-	-	-	-	-
--	------	------	---	---	---	---	---

Строительство второго пускового комплекса от ст. Правая Лена с совмещенным мостовым переходом через р. Лену в районе г. Якутска до ст. Якутский речной порт	79985,5	500	8051,1	10425,1	25343,3	17833	17833
---	---------	-----	--------	---------	---------	-------	-------

(левый берег) в Республике
Саха (Якутия) - всего

в том числе:

федеральный бюджет	76985,5	-	7051,1	9425,1	24843,3	17833	17833
внебюджетные источники	3000	500	1000	1000	500	-	-
Строительство железнодорожной линии Полуночное - Обская - Салехард (внебюджетные источники) <*>	148239,4	-	-	5151,4	9700	71090,8	62297,2
Строительство железнодорожной линии Салехард - Надым (внебюджетные источники)	47707,5	-	18862,4	14394,9	9140,4	5309,8	-
Строительство мостового перехода через р. Обь в районе г. Салехарда - всего	56754,4	1837,2	2885,3	7052,6	9112,6	20088,4	15778,3
в том числе:							
федеральный бюджет	50000	-	1892,3	6000	8000	18329,4	15778,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	6754,4	1837,2	993	1052,6	1112,6	1759	-
Строительство железнодорожной линии Бийск - Горно-Алтайск (внебюджетные источники) <*>	25583	-	-	-	1168	9415	15000
Строительство Северо- Сибирской железной магистрали и развитие	14662,2	-	-	-	-	-	14662,2

Нижнего Приангарья
(федеральный бюджет)

Строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш (внебюджетные источники) <*>	10825,1	-	-	-	-	-	10825,1
---	---------	---	---	---	---	---	---------

2. Цель "Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения"

Всего	1100166,6	14509,2	241393,5	291208,1	279465,5	149142,1	124448,2
-------	-----------	---------	----------	----------	----------	----------	----------

в том числе:

федеральный бюджет	158430	-	38651,8	43634,1	44962,4	31181,7	-
--------------------	--------	---	---------	---------	---------	---------	---

бюджеты субъектов Российской Федерации	114885,1	2676,2	19581,3	21010,7	22460,5	23920,4	25236
---	----------	--------	---------	---------	---------	---------	-------

внебюджетные источники	826851,5	11833	183160,4	226563,3	212042,6	94040	99212,2
------------------------	----------	-------	----------	----------	----------	-------	---------

Задача "Строительство железнодорожных линий для организации скоростного и высокоскоростного
пассажи́рского движения"

Всего	532313,5	-	144830,9	187596,4	168704,5	31181,7	-
-------	----------	---	----------	----------	----------	---------	---

в том числе:

федеральный бюджет	158430	-	38651,8	43634,1	44962,4	31181,7	-
--------------------	--------	---	---------	---------	---------	---------	---

внебюджетные источники	373883,5	-	106179,1	143962,3	123742,1	-	-
------------------------	----------	---	----------	----------	----------	---	---

Проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Санкт-Петербург - всего	6026,8	-	-	-	-	6026,8	-
---	--------	---	---	---	---	--------	---

в том числе:

федеральный бюджет	6026,8	-	-	-	-	6026,8	-
--------------------	--------	---	---	---	---	--------	---

внебюджетные источники <*>	-	-	-	-	-	-	-
Строительство железнодорожной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск - всего	526286,7	-	144830,9	187596,4	168704,5	25154,9	-
в том числе:							
федеральный бюджет	152403,2	-	38651,8	43634,1	44962,4	25154,9	-
внебюджетные источники	373883,5	-	106179,1	143962,3	123742,1	-	-
из них за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки	295004,4	-	67300	113962,3	113742,1	-	-
	Задача "Обновление парка пассажирских вагонов"						
Всего (внебюджетные источники)	412532,7	-	71990	77245,3	82575,3	87942,6	92779,5
	Задача "Обновление парка моторвагонного подвижного состава"						
Всего	155320,4	14509,2	24572,6	26366,4	28185,7	30017,8	31668,7
в том числе:							
бюджеты субъектов Российской Федерации	114885,1	2676,2	19581,3	21010,7	22460,5	23920,4	25236
внебюджетные источники	40435,3	11833	4991,3	5355,7	5725,2	6097,4	6432,7

3. Цель "Повышение конкурентоспособности транспортной системы России
и реализация транзитного потенциала страны"

Всего	2089899	43805,1	326560,9	361459,6	448220,2	457601,4	452251,8
-------	---------	---------	----------	----------	----------	----------	----------

в том числе:

бюджеты субъектов Российской Федерации	62130,3	10754,5	10364,2	11791,8	15024,3	10054,8	4140,7
---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

внебюджетные источники	2000000,7	33050,6	316196,7	349667,8	433195,9	447546,6	448111,1
------------------------	-----------	---------	----------	----------	----------	----------	----------

Задача "Развитие сети железных дорог на направлениях транспортных коридоров"

Всего	369417,8	10857,8	32073,6	45474,7	110432,4	97857,4	72721,9
-------	----------	---------	---------	---------	----------	---------	---------

в том числе:

бюджеты субъектов Российской Федерации	62130,3	10754,5	10364,2	11791,8	15024,3	10054,8	4140,7
---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

внебюджетные источники	307287,5	103,3	21709,4	33682,9	95408,1	87802,6	68581,2
------------------------	----------	-------	---------	---------	---------	---------	---------

Развитие Московского транспортного узла - всего	369417,8	10857,8	32073,6	45474,7	110432,4	97857,4	72721,9
--	----------	---------	---------	---------	----------	---------	---------

в том числе:

бюджеты субъектов Российской Федерации	62130,3	10754,5	10364,2	11791,8	15024,3	10054,8	4140,7
---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

внебюджетные источники	307287,5	103,3	21709,4	33682,9	95408,1	87802,6	68581,2
------------------------	----------	-------	---------	---------	---------	---------	---------

из них за счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки	201055,3	-	-	9551,3	66997,7	65439,8	59066,5
--	----------	---	---	--------	---------	---------	---------

Задача "Обновление локомотивного парка"

Всего (внебюджетные источники)	899816,2	32947,4	151275,1	162318,2	173518,1	184796,8	194960,6
--------------------------------	----------	---------	----------	----------	----------	----------	----------

Задача "Обновление парка грузовых вагонов"

Всего (внебюджетные источники)	820665,1	-	143212,2	153666,7	164269,7	174947,2	184569,3
--------------------------------	----------	---	----------	----------	----------	----------	----------

4. Цель "Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы"

Всего	324453,2	7284,9	5734,4	14137,1	40765,1	126993,4	129538,3
-------	----------	--------	--------	---------	---------	----------	----------

в том числе:

федеральный бюджет	85207,8	441,6	2887,7	3926,6	7831,5	35349,8	34770,6
--------------------	---------	-------	--------	--------	--------	---------	---------

внебюджетные источники	239245,4	6843,3	2846,7	10210,5	32933,6	91643,6	94767,7
------------------------	----------	--------	--------	---------	---------	---------	---------

Задача "Обеспечение транспортной безопасности железнодорожного транспорта"

Всего (внебюджетные источники)	10811,4	531	1785,4	1915,7	2047,9	2181	2350,4
--------------------------------	---------	-----	--------	--------	--------	------	--------

Задача "Строительство обходов железнодорожных узлов"

Всего	291742,1	6018	-	6889,3	33418,6	120312,3	125103,9
-------	----------	------	---	--------	---------	----------	----------

в том числе:

федеральный бюджет	69055,1	-	-	-	3926,4	31810,9	33317,8
--------------------	---------	---	---	---	--------	---------	---------

внебюджетные источники	222687	6018	-	6889,3	29492,2	88501,4	91786,1
------------------------	--------	------	---	--------	---------	---------	---------

Строительство обхода Саратовского железнодорожного узла (внебюджетные источники) <*>	11555,3	-	-	-	2453	9102,3	-
--	---------	---	---	---	------	--------	---

Строительство обхода Омского железнодорожного	170000	-	-	6000	22100	67909,6	73990,4
---	--------	---	---	------	-------	---------	---------

узла (внебюджетные
источники) <*>

Комплексная реконструкция участка им. М. Горького - Котельниково - Тихорецкая - Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла - всего	75073,1	6018	-	-	3926,4	31810,9	33317,8
---	---------	------	---	---	--------	---------	---------

в том числе:

федеральный бюджет	69055,1	-	-	-	3926,4	31810,9	33317,8
--------------------	---------	---	---	---	--------	---------	---------

внебюджетные источники	6018	6018	-	-	-	-	-
------------------------	------	------	---	---	---	---	---

Строительство обхода Ярославского железнодорожного узла (внебюджетные источники) <*>	7544,2	-	-	-	101,2	251	7192
--	--------	---	---	---	-------	-----	------

Строительство обхода Читинского железнодорожного узла (внебюджетные источники) <*>	10494,4	-	-	135,4	338	5238,5	4782,5
--	---------	---	---	-------	-----	--------	--------

Реконструкция железнодорожного тоннеля под р. Амуром у г. Хабаровска (внебюджетные источники) <*>	17075,1	-	-	753,9	4500	6000	5821,2
---	---------	---	---	-------	------	------	--------

Задача "Развитие материальной базы учебных заведений железнодорожного транспорта"

Всего	21899,7	735,9	3949	5332,1	5298,6	4500,1	2084
-------	---------	-------	------	--------	--------	--------	------

в том числе:

федеральный бюджет	16152,7	441,6	2887,7	3926,6	3905,1	3538,9	1452,8
--------------------	---------	-------	--------	--------	--------	--------	--------

внебюджетные источники	5747	294,3	1061,3	1405,5	1393,5	961,2	631,2
Развитие материальной базы Московского государственного университета путей сообщения	3411,1	40,5	392,9	699,6	1079,6	794,5	404
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	2387,7	-	275	489,7	755,7	584,5	282,8
внебюджетные источники	1023,4	40,5	117,9	209,9	323,9	210	121,2
в том числе по объектам:							
строительство 15-этажного общежития на 500 мест в г. Москве	1071,6	-	-	30,4	291,9	345,3	404
в том числе:							
федеральный бюджет	562,4	-	-	14,4	129,9	135,3	282,8
внебюджетные источники	509,2	-	-	16	162	210	121,2
строительство 16-этажного общежития на 600 мест в г. Москве	1392,3	40,5	342	623,6	291,8	94,4	-
в том числе:							
федеральный бюджет	893,4	-	239,4	429,7	129,9	94,4	-
внебюджетные источники	498,9	40,5	102,6	193,9	161,9	-	-
строительство 4-этажного учебно-лабораторного корпуса в г. Москве	896,3	-	-	45,6	495,9	354,8	-

(федеральный бюджет)

строительство объекта общепита на 160 посадочных мест в г. Москве	50,9	-	50,9	-	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	35,6	-	35,6	-	-	-	-
внебюджетные источники	15,3	-	15,3	-	-	-	-
Развитие материальной базы Российского государственного открытого технического университета путей сообщения - всего	1227,1	15	199	430,4	456,7	75,9	50,1
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	1000,2	-	139,3	369,6	392,6	63,6	35,1
внебюджетные источники	226,9	15	59,7	60,8	64,1	12,3	15
в том числе по объектам:							
строительство общежития гостиничного типа на 408 мест в г. Москве	658,4	15	192	202,9	213,5	35	-
в том числе:							
федеральный бюджет	458,8	-	132,3	142,1	149,4	35	-
внебюджетные источники	199,6	15	59,7	60,8	64,1	-	-
строительство пристройки к учебно-административному корпусу филиала университета в г.	477,7	-	7	227,5	243,2	-	-

Калининграде (федеральный бюджет)

строительство пристройки к учебному корпусу N 1 в г. Москве	91	-	-	-	-	40,9	50,1
в том числе:							
федеральный бюджет	63,7	-	-	-	-	28,6	35,1
внебюджетные источники	27,3	-	-	-	-	12,3	15
Развитие материальной базы Петербургского государственного университета путей сообщения - всего	1281,2	22	216,2	262,7	259,8	342,8	177,7
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	896,9	-	151,3	183,9	197,3	240	124,4
внебюджетные источники	384,3	22	64,9	78,8	62,5	102,8	53,3
в том числе по объектам:							
строительство трансформаторной подстанции в г. Санкт-Петербурге	24,9	-	2,8	22,1	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	17,5	-	2	15,5	-	-	-
внебюджетные источники	7,4	-	0,8	6,6	-	-	-
строительство учебного корпуса университета в г. Санкт-Петербурге	743,9	-	-	15	208,4	342,8	177,7

в том числе:							
федеральный бюджет	520,8	-	-	10,5	145,9	240	124,4
внебюджетные источники	223,1	-	-	4,5	62,5	102,8	53,3
строительство учебно-производственного комплекса со спортивной базой филиала университета в г. Петрозаводске	512,4	22	213,4	225,6	51,4	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	358,6	-	149,3	157,9	51,4	-	-
внебюджетные источники	153,8	22	64,1	67,7	-	-	-
Развитие материальной базы Ростовского государственного университета путей сообщения - всего	1472,6	32	373,2	463,1	361,1	170,1	73,1
в том числе:							
федеральный бюджет	1030,9	-	261,2	325,2	252,8	140,5	51,2
внебюджетные источники	441,7	32	112	137,9	108,3	29,6	21,9
строительство учебно-лабораторного корпуса университета в г. Ростова-на-Дону	939,6	30,5	243,2	334,6	260	71,3	-
в том числе:							
федеральный бюджет	813,1	-	175,7	321,7	244,4	71,3	-
внебюджетные источники	126,5	30,5	67,5	12,9	15,6	-	-

реконструкция учебного корпуса филиала в г. Краснодаре	127	1,5	122	3,5	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	89	-	85,5	3,5	-	-	-
внебюджетные источники	38	1,5	36,5	-	-	-	-
строительство студенческого общежития филиала университета в г. Кропоткине (внебюджетные источники)	222,1	-	8	125	89,1	-	-
реконструкция учебного корпуса Владикавказского техникума железнодорожного транспорта	183,9	-	-	-	12	98,8	73,1
в том числе:							
федеральный бюджет	128,8	-	-	-	8,4	69,2	51,2
внебюджетные источники	55,1	-	-	-	3,6	29,6	21,9
Развитие материальной базы Самарского государственного университета путей сообщения - всего	3103,6	47,4	770,8	901,1	666	487,1	231,2
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	2172,5	-	539,6	631,9	472,7	366,5	161,8
внебюджетные источники	931,1	47,4	231,2	269,2	193,3	120,6	69,4
в том числе по объектам:							

строительство общежития университета в г. Самаре	900	15	140	390	320	35	-
в том числе:							
федеральный бюджет	504,8	-	98	245,1	126,7	35	-
внебюджетные источники	395,2	15	42	144,9	193,3	-	-
строительство учебно- производственного корпуса Саратовского техникума железнодорожного транспорта (федеральный бюджет)	178,8	-	72,8	93	13	-	-
строительство общежития Уфимского техникума железнодорожного транспорта	130	9,2	119	1,8	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	49,9	-	48,1	1,8	-	-	-
внебюджетные источники	80,1	9,2	70,9	-	-	-	-
строительство пристройки спортзала Казанского техникума железнодорожного транспорта (федеральный бюджет)	46,8	-	44,8	2	-	-	-
строительство учебно- лабораторного корпуса Уфимского института путей сообщения	606,4	-	-	30	192,2	153	231,2
в том числе:							

федеральный бюджет	491,1	-	-	30	192,2	107,1	161,8
внебюджетные источники	115,3	-	-	-	-	45,9	69,4
строительство общежития Уфимского института путей сообщения	443,7	23,2	140	271,7	8,8	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	177,9	-	21,7	147,4	8,8	-	-
внебюджетные источники	265,8	23,2	118,3	124,3	-	-	-
реконструкция учебного корпуса Оренбургского медицинского колледжа (федеральный бюджет)	536,9	-	254,2	112,6	120	50,1	-
строительство учебного корпуса филиала университета в г. Рузаевке	261	-	-	-	12	249	-
в том числе:							
федеральный бюджет	186,3	-	-	-	12	174,3	-
внебюджетные источники	74,7	-	-	-	-	74,7	-
Развитие материальной базы Уральского государственного университета путей сообщения - всего	3353,2	459,5	607,1	619,1	606,3	911,2	150
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	3028,8	441,6	548,4	559,2	547,6	833,1	98,9
внебюджетные источники	324,4	17,9	58,7	59,9	58,7	78,1	51,1

в том числе по объектам:							
реконструкция (расширение) учебно- лабораторного корпуса университета в г. Екатеринбурге	586,8	446,8	140	-	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	578,7	441,6	137,1	-	-	-	-
внебюджетные источники	8,1	5,2	2,9	-	-	-	-
строительство плавательного бассейна кафедры физического воспитания университета в г. Екатеринбурге (федеральный бюджет)	1037,2	-	255,5	190,3	215,1	376,3	-
реконструкция учебно- лабораторного корпуса филиала университета в г. Челябинске (федеральный бюджет)	340,8	-	155,8	185	-	-	-
строительство общежития для преподавательского состава в виде вставки между общежитиями N 1 и 2 в г. Екатеринбурге (федеральный бюджет)	514,3	-	-	44,1	195,6	274,6	-
строительство общежития для преподавательского состава в виде вставки между общежитиями N 3 и 4 в г. Екатеринбурге	626,9	-	-	21	195,6	260,3	150
в том числе:							

федеральный бюджет	432,7	-	-	14,7	136,9	182,2	98,9
внебюджетные источники	194,2	-	-	6,3	58,7	78,1	51,1
реконструкция общежития N 3 в г. Екатеринбурге	247,2	12,7	55,8	178,7	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	125,1	-	-	125,1	-	-	-
внебюджетные источники	122,1	12,7	55,8	53,6	-	-	-
Развитие материальной базы Сибирского государственного университета путей сообщения - всего	1981,4	23,3	128,1	265,5	541,6	539,1	483,8
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	1387,1	-	89,7	183,7	318,6	456,4	338,7
внебюджетные источники	594,3	23,3	38,4	81,8	223	82,7	145,1
в том числе по объектам: строительство общежития для молодых сотрудников университета в г. Новосибирске	616,5	23,3	128,1	193	217,6	54,5	-
в том числе:							
федеральный бюджет	431,6	-	89,7	135,1	152,3	54,5	-
внебюджетные источники	184,9	23,3	38,4	57,9	65,3	-	-
строительство студенческого общежития в г. Новосибирске	813,7	-	-	49	257	152,5	355,2
в том числе:							

федеральный бюджет	404,3	-	-	25,1	99,3	69,8	210,1
внебюджетные источники	409,4	-	-	23,9	157,7	82,7	145,1
строительство пристройки к лабораторному корпусу университета в г. Новосибирске (федеральный бюджет)	551,2	-	-	23,5	67	332,1	128,6
Развитие материальной базы Омского государственного университета путей сообщения - всего	2086,8	35,2	349,7	550,8	633,9	475,4	41,8
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	1460,8	-	244,8	385,6	446,8	354,3	29,3
внебюджетные источники	626	35,2	104,9	165,2	187,1	121,1	12,5
в том числе по объектам:							
строительство производственных мастерских университета в г. Омске	405,9	-	18,2	45	160	182,7	-
в том числе:							
федеральный бюджет	284,2	-	12,8	31,5	112	127,9	-
внебюджетные источники	121,7	-	5,4	13,5	48	54,8	-
строительство учебно- производственного центра инновационных технологий университета в г. Омске	1120,1	25,6	140	300	320	292,7	41,8
в том числе:							

федеральный бюджет	787,7	-	98	210	224	226,4	29,3
внебюджетные источники	332,4	25,6	42	90	96	66,3	12,5
строительство учебно-производственного центра на базе Омского техникума железнодорожного транспорта	316	9,6	180,3	115,8	10,3	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	217,6	-	126,2	81,1	10,3	-	-
внебюджетные источники	98,4	9,6	54,1	34,7	-	-	-
строительство учебного научно-инновационного комплекса Тайгинского института железнодорожного транспорта	244,8	-	11,2	90	143,6	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	171,3	-	7,8	63	100,5	-	-
внебюджетные источники	73,5	-	3,4	27	43,1	-	-
Развитие материальной базы Иркутского государственного университета путей сообщения - всего	2737,9	45	787,7	954,3	390,6	408,1	152,2
в том числе по источникам финансирования:							
федеральный бюджет	1916,5	-	551,4	668	297,7	292,9	106,5
внебюджетные источники	821,4	45	236,3	286,3	92,9	115,2	45,7
в том числе по объектам:							
строительство	257	22	113,4	121,6	-	-	-

малосемейного общежития в
г. Иркутске (внебюджетные
источники)

строительство научно- технической библиотеки в г. Иркутске	562,2	-	-	-	26,1	383,9	152,2
--	-------	---	---	---	------	-------	-------

в том числе:

федеральный бюджет	393,5	-	-	-	18,3	268,7	106,5
--------------------	-------	---	---	---	------	-------	-------

внебюджетные источники	168,7	-	-	-	7,8	115,2	45,7
------------------------	-------	---	---	---	-----	-------	------

строительство учебного корпуса Забайкальского института железнодорожного транспорта в г. Чите	163,7	-	8,7	75	80	-	-
--	-------	---	-----	----	----	---	---

в том числе:

федеральный бюджет	114,6	-	6,1	52,5	56	-	-
--------------------	-------	---	-----	------	----	---	---

внебюджетные источники	49,1	-	2,6	22,5	24	-	-
------------------------	------	---	-----	------	----	---	---

строительство учебно- производственного комплекса Красноярского института железнодорожного транспорта	528,1	10,4	126,8	163,1	203,6	24,2	-
--	-------	------	-------	-------	-------	------	---

в том числе:

федеральный бюджет	389,7	-	88,8	134,2	142,5	24,2	-
--------------------	-------	---	------	-------	-------	------	---

внебюджетные источники	138,4	10,4	38	28,9	61,1	-	-
------------------------	-------	------	----	------	------	---	---

реконструкция учебного корпуса Улан-Удэнского института железнодорожного транспорта	1002,6	4,8	480	440	77,8	-	-
---	--------	-----	-----	-----	------	---	---

в том числе:

федеральный бюджет	946,8	-	432,7	436,3	77,8	-	-
внебюджетные источники	55,8	4,8	47,3	3,7	-	-	-
реконструкция учебного корпуса Читинского техникума железнодорожного транспорта (федеральный бюджет)	71,9	-	23,8	45	3,1	-	-
строительство студенческого общежития Читинского техникума железнодорожного транспорта (внебюджетные источники)	152,4	7,8	35	109,6	-	-	-
Развитие материальной базы Дальневосточного государственного университета путей сообщения - всего	1244,8	16	124,3	185,5	303	295,9	320,1
в том числе:							
федеральный бюджет	871,3	-	87	129,8	223,3	207,1	224,1
внебюджетные источники	373,5	16	37,3	55,7	79,7	88,8	96
строительство учебно-спортивного корпуса в г. Хабаровске	304,9	16	124,3	127,4	37,2	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	251,6	-	87	127,4	37,2	-	-
внебюджетные источники	53,3	16	37,3	-	-	-	-

строительство малосемейного общежития для преподавателей университета в г. Хабаровске	939,9	-	-	58,1	265,8	295,9	320,1
---	-------	---	---	------	-------	-------	-------

в том числе:

федеральный бюджет	619,7	-	-	2,4	186,1	207,1	224,1
внебюджетные источники	320,2	-	-	55,7	79,7	88,8	96

III. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

Всего	6130	900	958,2	999,3	1040,5	1101	1131
-------	------	-----	-------	-------	--------	------	------

в том числе:

федеральный бюджет	130	-	18,2	19,3	20,5	41	31
внебюджетные источники	6000	900	940	980	1020	1060	1100

в том числе по
направлениям
финансирования:

исследование рынка транспортных услуг железнодорожного транспорта - всего	608,4	90	95,2	99,4	103,5	108,7	111,6
--	-------	----	------	------	-------	-------	-------

в том числе:

федеральный бюджет	8,4	-	1,2	1,4	1,5	2,7	1,6
внебюджетные источники	600	90	94	98	102	106	110

внедрение ресурсосберегающих технологий (внебюджетные источники)	3000	450	470	490	510	530	550
---	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

создание перспективных технических средств и технологий для формирования полигонов движения тяжеловесных поездов (внебюджетные источники)	660	99	103,4	107,8	112,2	116,6	121
развитие локомотиво- и вагоностроения (внебюджетные источники)	540	81	84,6	88,2	91,8	95,4	99
создание перспективных технических средств и технологий для скоростного и высокоскоростного движения (внебюджетные источники)	480	72	75,2	78,4	81,6	84,8	88
научное обеспечение мониторинга хода реализации подпрограммы "Железнодорожный транспорт" (федеральный бюджет)	9,7	-	1,2	1,7	1,8	3,1	1,9
разработка методических рекомендаций по определению эффективности инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте (федеральный бюджет)	26	-	7	-	-	9,2	9,8
исследование перспектив строительства новых железнодорожных линий, имеющих общегосударственное значение (федеральный бюджет)	24,8	-	2,9	4,5	4,8	7,6	5
разработка современных	12,4	-	1,4	2,3	2,4	3,8	2,5

методов оптимизации развития
сети железных дорог на
долгосрочную перспективу
(федеральный бюджет)

исследование перспектив применения новых видов железнодорожного транспорта (федеральный бюджет)	17,7	-	1	3,6	4	5	4,1
---	------	---	---	-----	---	---	-----

исследование проблем обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте - всего	731,6	108	114,1	119,7	124,7	130,8	134,3
--	-------	-----	-------	-------	-------	-------	-------

в том числе:

федеральный бюджет	11,6	-	1,3	2,1	2,3	3,6	2,3
--------------------	------	---	-----	-----	-----	-----	-----

внебюджетные источники	720	108	112,8	117,6	122,4	127,2	132
------------------------	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-----

исследование проблем совершенствования государственной системы подготовки специалистов железнодорожного транспорта (федеральный бюджет)	8,4	-	1	1,6	1,6	2,6	1,6
---	-----	---	---	-----	-----	-----	-----

научное обеспечение технического регулирования на железнодорожном транспорте (федеральный бюджет)	11	-	1,2	2,1	2,1	3,4	2,2
---	----	---	-----	-----	-----	-----	-----

IV. Финансирование мероприятий подпрограммы за счет средств федерального бюджета

Всего	406985,6	6572,6	57301,1	68005,1	89296,8	102734,9	83075,1
-------	----------	--------	---------	---------	---------	----------	---------

в том числе:

капитальные вложения	406855,6	6572,6	57282,9	67985,8	89276,3	102693,9	83044,1
НИОКР	130	-	18,2	19,3	20,5	41	31

 <*> За счет введения инвестиционной составляющей в тарифы на грузовые железнодорожные перевозки.

Приложение N 4
 к подпрограмме
 "Железнодорожный транспорт"

РАСЧЕТ
 ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДПРОГРАММЫ
 "ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ"

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2040 годы - всего	В том числе						
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2040 годы
Общественная эффективность								
Доход	78620,1	-	161,5	377,6	634,1	925,3	1240,8	75280,8
Расход	6268,2	717,8	924,7	1056	1153,4	1196,4	1219,9	-
Чистый доход	72351,9	-717,8	-763,2	-678,4	-519,3	-271,1	20,9	75280,8
Чистый дисконтированный доход	6561,7	-717,8	-675,4	-531,2	-359,9	-166,1	11,3	9000,8
Коммерческая эффективность								
Доход	52128,7	-	107,3	250,5	420,3	613,2	822,5	49914,9
Расход	6234,4	715	919	1048,8	1146,1	1190,4	1215,1	-
Чистый доход	45894,3	-715	-811,7	-798,3	-725,8	-577,2	-392,6	49914,9
Чистый дисконтированный доход	2839,5	-715	-718,4	-625,1	-503	-353,8	-213,2	5968
Бюджетная эффективность								
Доход	23849,1	179,4	284,3	387,5	494,5	598,2	703,7	21201,5
Расход	565,9	56,1	81,2	92,4	106,9	113,6	115,7	-
Чистый доход	23283,2	123,3	203,1	295,1	387,6	484,6	588	21201,5
Чистый дисконтированный доход	4078,1	123,3	179,8	231	268,6	297	319,3	2659,1

ПОДПРОГРАММА

**"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ" ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"**

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 22.04.2010 N 278,
от 12.10.2010 N 828, от 21.12.2010 N 1076, от 18.04.2011 N 293)

**ПАСПОРТ
ПОДПРОГРАММЫ "АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"**

Наименование подпрограммы	- подпрограмма "Автомобильные дороги"
Дата принятия решения о разработке подпрограммы	- распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. N 781-р
Государственный заказчик программы	- Федеральное дорожное агентство, а в части создания системы платных автомобильных дорог - Министерство транспорта Российской Федерации (в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)
Государственный заказчик - координатор подпрограммы	- Министерство транспорта Российской Федерации
Основные разработчики подпрограммы	- закрытое акционерное общество "Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры"
Цели и задачи подпрограммы	- целями подпрограммы 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. Задачами подпрограммы являются: увеличение протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям; создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения; увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров; повышение надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения; обеспечение устойчивого функционирования автомобильных дорог федерального значения
Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы	- в 2015 году: доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к

транспортно-эксплуатационным показателям, составит 46,68 процента, или 24,29 тыс. км; доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, составит 35,31 процента, или 18,37 тыс. км; прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения по пропускной способности, составит 6,19 тыс. км; прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, составит 2,3 тыс. единиц; количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения составит 1,2 единицы на 1 тыс. автотранспортных средств

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Срок реализации подпрограммы - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования подпрограммы - общий объем финансирования подпрограммы составляет 4117,82 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), из них: капитальные вложения - 2782,48 млрд. рублей; финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ - 6,49 млрд. рублей; финансирование прочих нужд - 1328,85 млрд. рублей. Источниками финансирования капитальных вложений являются: федеральный бюджет - 2383,19 млрд. рублей, из них субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации - 440 млрд. рублей; бюджеты субъектов Российской Федерации - 394,88 млрд. рублей. Источниками финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ являются: федеральный бюджет - 4,54 млрд. рублей; внебюджетные источники - 1,95 млрд. рублей. Источником финансирования расходов на прочие нужды является федеральный бюджет - 865,3 млрд. рублей, внебюджетные источники - 468 млрд. рублей

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели ее социально-экономической эффективности - протяженность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения увеличится за 2010 - 2015 годы на 1,55 тыс. км и составит 52,03 тыс. км. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения высших (I и II) категорий увеличится на 4,1 тыс. км и составит 27,15 тыс. км. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения с капитальным типом покрытия увеличится на 3,71 тыс. км и достигнет 52,31 тыс. км.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования федерального значения сохранится на уровне 0,37 км на 1000 человек населения. Общественная эффективность подпрограммы составит 4205,4 млрд. рублей, внутренняя норма доходности – 32,5 процента. Срок окупаемости подпрограммы составит 12,5 года с момента начала ее реализации

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Российской Федерации. Они связывают обширную территорию страны, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов и во многом определяют возможности развития регионов, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях роста промышленного и сельскохозяйственного производства, увеличения объемов строительства и расширения международной торговли и развития сферы услуг.

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

В 2006 году на автомобильном транспорте перевезено 6,8 млрд. тонн грузов, из которых около 73 процентов выполняется автомобилями предприятий отраслей экономики для собственных нужд. Объем услуг по коммерческим перевозкам в 2006 году составил 1,8 млрд. тонн. Объем перевозок пассажиров автобусным и легковым автомобильным транспортом в 2006 году достиг 27,7 млрд. человек.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2015 году увеличится до 10,5 млрд. тонн. Объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями к 2015 году увеличится до 35,8 млрд. человек.

Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах федерального значения к 2015 году на 40 - 50 процентов по сравнению с 2006 годом.

Около 50 процентов общего объема перевозок по автомобильным дорогам федерального значения осуществляется в условиях превышения нормативного уровня загрузки дорожной сети, что приводит к увеличению себестоимости перевозок и снижению безопасности движения.

Конфигурация сети автомобильных дорог федерального значения имеет ярко выраженную радиальную структуру, ориентированную на столицу Российской Федерации - г. Москву, с недостаточным числом соединительных и хордовых дорог, что вызывает перепробег автомобильного транспорта, увеличение себестоимости перевозок и повышение уровня перегрузки автомобильных дорог движением.

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

Свыше трети протяженности автомобильных дорог федерального значения и мостовых сооружений на них требуют увеличения прочностных характеристик из-за ускоренной деградации

дорожных конструкций и снижения сроков службы между ремонтами вследствие увеличения в составе транспортных потоков доли тяжелых автомобилей и автопоездов.

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

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

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

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

Более половины автомобильных дорог местного значения не имеет твердого покрытия. На территории, не имеющей выхода на сеть автомобильных дорог общего пользования, проживает 1960 тыс. человек, около 40 тыс. населенных пунктов не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования.

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

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

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется строительство новых автомагистралей, крупных мостовых переходов и обходов городов, реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствие с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к сельским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

При подготовке подпрограммы "Автомобильные дороги" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)" (далее - подпрограмма) были проанализированы и сравнивались 2 варианта решения указанных проблем. При 1-м варианте предусматривалась самостоятельная реализация отдельных проектов. При 2-м варианте решение проблем рассматривалось с применением программно-целевого метода, позволяющего обеспечить оптимальное решение задач с координацией усилий организаций, частных инвесторов и государства. Предпочтение было отдано 2-му варианту.

Реализация комплекса мероприятий подпрограммы сопряжена со следующими рисками:

ухудшение социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита и сокращении объемов финансирования дорожной отрасли;

снижение интереса инвесторов к вложению средств в автомобильные дороги общего пользования из-за нерешенности вопросов совместного финансирования инфраструктурных инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников, обеспечение гарантий минимального дохода инвесторов при недостижении запланированных объемов движения по платной автомобильной дороге, а также проблемы нормативно-правового характера в сфере имущественных отношений и резервирования земельных участков для строительства автомобильных дорог, концессионных соглашений, вызывающие задержку привлечения и уменьшение объемов внебюджетных средств для финансирования автомобильных дорог общего пользования, а также снижение темпов проведения дорожных работ;

превышение фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым и ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;

возможные изменения налогового законодательства Российской Федерации, приводящие к ухудшению финансово-экономического положения инвесторов и подрядных организаций, что негативно скажется на инвестиционной привлекательности дорожного хозяйства;

задержка завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с утвержденными нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации подпрограммы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в подпрограмме величин показателей;

задержка выполнения ранее принятых решений Правительства Российской Федерации о реализации инвестиционных проектов строительства скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58 и нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации и внебюджетных источников на основе концессионных соглашений, что не позволит в период реализации подпрограммы снять перегрузку с соответствующих участков сети автомобильных дорог федерального значения и достичь запланированных в подпрограмме величин показателей.

II. Основные цели и задачи, срок реализации подпрограммы, целевые индикаторы и показатели

Целями подпрограммы 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.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям. Это позволит увеличить пропускную способность дорожной сети, улучшить условия движения автотранспорта и снизить уровень аварийности за счет ликвидации грунтовых разрывов, реконструкции участков автомобильных дорог федерального значения, имеющих переходный тип дорожной одежды проезжей части, и строительства обходов населенных пунктов.

Для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с созданием условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения. Это позволит обеспечить автомобильное сообщение с районами освоения новых территорий и сельскими населенными пунктами, вывести транзитные транспортные потоки из городов за счет строительства обходных магистралей и повысить эффективность межрегиональных связей, что будет способствовать ускорению социально-экономического развития субъектов Российской Федерации и улучшению автомобильного сообщения в сельской местности.

Для достижения цели по повышению конкурентоспособности транспортной системы России и реализации транзитного потенциала страны в области автомобильных дорог необходимо решить задачу, связанную с увеличением протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров. Это позволит создать новые экономические

центры, расширить площадь территорий Российской Федерации, вовлеченных в активный экономический оборот, увеличить тем самым объем внутреннего рынка, а также обеспечить выполнение положений Европейского соглашения о международных автомагистралях и Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог.

Мероприятия по повышению конкурентоспособности транспортной системы России будут осуществляться в координации с инвестиционными проектами, реализуемыми на основе применения механизмов государственно-частного партнерства, включенными в [перечень](#) инвестиционных проектов, реализуемых при государственной поддержке за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2006 г. N 1708-р, в том числе строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург на участке км 15 - км 58, нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск, "Западного скоростного диаметра" и Орловского тоннеля в г. Санкт-Петербурге.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в области автомобильных дорог необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах федерального значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети и транспортной безопасности дорожного хозяйства. Это позволит также сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Реализация подпрограммы предусматривается в 2010 - 2015 годах.

Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы приведены в [Приложении N 1](#).

III. Перечень мероприятий подпрограммы

Для реализации поставленных целей и решения задач подпрограммы, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение комплекса мероприятий.

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

Предусмотрено также включить в сеть автомобильных дорог федерального значения новые автомобильные дороги, соответствующие установленным законодательством Российской Федерации критериям. При этом будет рассматриваться включение в их состав с передачей в федеральную собственность отдельных автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения, расположенных в зоне строительства указанных автомобильных дорог, после их строительства и реконструкции, осуществляемых в том числе за счет субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в рамках настоящей подпрограммы.

В рамках задачи, предусматривающей создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, предусмотрены мероприятия, направленные на формирование устойчивых межрегиональных транспортных связей с соседними регионами и внутри регионов - с районными центрами и населенными пунктами.

Реализацию предусмотренных подпрограммой инвестиционных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог регионального значения предполагается осуществлять с софинансированием за счет средств федерального бюджета с учетом приоритетности проектов:

обеспечивающих реконструкцию перегруженных движением участков автомобильных дорог, в первую очередь, на автодорожных подходах к крупным населенным пунктам;

направленных на повышение безопасности дорожного движения, устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий;

предусматривающих строительство автодорожных обходов населенных пунктов;

направленных на строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог, поэтапное завершение создания сети международных и межрегиональных автомобильных дорог, в том числе предусматривающих последующую передачу построенных участков в сеть автомобильных дорог федерального значения;

предусматривающих реконструкцию мостов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, а также замену деревянных мостов на капитальные мосты или водопропускные трубы;

направленных на строительство и реконструкцию автомобильных дорог и искусственных сооружений, обеспечение подъездов к особым экономическим зонам;

направленных на строительство подъездов к населенным пунктам в сельскохозяйственных и лесопромышленных районах для обеспечения их круглогодичной связи по дорогам с твердым покрытием с дорожной сетью общего пользования;

направленных на приведение в нормативное техническое состояние автомобильных дорог, не находящихся в государственной или муниципальной собственности и соединяющих населенные пункты в сельских и лесных районах, с учетом их принятия в сеть автомобильных дорог общего пользования.

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

Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог, обеспечивающих связь сельских населенных пунктов с автомобильными дорогами федерального и регионального (межмуниципального) значения, административными и культурными центрами и связывающих сельские населенные пункты между собой, скоординированы с мероприятиями Федеральной целевой программы "Социальное развитие села до 2012 года". За период действия предусматривается обеспечить прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, на 2,3 тыс. единиц. Общая протяженность таких дорог составит около 4,4 тыс. км.

В целях обеспечения скоординированного развития на территории Московского транспортного узла автомобильных дорог федерального и регионального значения и улично-дорожной сети г. Москвы предусмотрено выделение субсидий из федерального бюджета бюджетам г. Москвы и Московской области на строительство следующих объектов:

продолжение в пределах г. Москвы платной скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург - участок городской магистрали от транспортной развязки на пересечении с Московской кольцевой автомобильной дорогой ("Бусиновская развязка") до пересечения с 4-м транспортным кольцом;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

продолжение в пределах г. Москвы платной автомобильной магистрали "Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва - Минск" - от транспортной развязки с ул. Молодогвардейской в направлении района Москва-Сити (северный дублер Кутузовского просп.);

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

строительство на территории Московской области пересечений автомобильных дорог регионального значения с вышеуказанными платными автомобильными дорогами.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

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

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

на строительство и реконструкцию участков существующих автомобильных дорог, обеспечение их технического состояния требованиям, предъявляемым соответствующими международными соглашениями к международным автомагистралям европейской и азиатской сети автомобильных дорог;

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

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

В целях создания системы платных автомагистралей и скоростных автомобильных дорог общего пользования федерального значения в период реализации подпрограммы в рамках мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог, намечено осуществить строительство и реконструкцию участков автомобильных дорог, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги". Данное мероприятие планируется осуществить на основе механизма государственно-частного партнерства с привлечением внебюджетных источников финансирования. Для реализации этого мероприятия предусмотрено предоставление Государственной компании "Российские автомобильные дороги" из федерального бюджета субсидий на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании. (в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

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

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

Повышение уровня обустройства на автомобильных дорогах федерального значения предполагается достигать за счет строительства пешеходных переходов в разных уровнях, устройства барьерного ограждения, освещения участков автомобильных дорог федерального значения, шумозащитных сооружений, подпорных стен, противопожарных галерей, других специальных защитных и укрепительных сооружений.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрена разработка комплексных схем обустройства автомобильных дорог федерального значения объектами дорожного сервиса, площадками отдыха для участников движения и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Подпрограммой предусматриваются мероприятия по созданию интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков, основанных на применении современных технических средств, телекоммуникационных и информационных технологий и системы ГЛОНАСС. Эти системы включают автоматизированный и централизованный сбор, передачу и обработку информации о функционировании и текущем состоянии автодорожной инфраструктуры, обмен этой информацией, доведение ее до сведения участников транспортного процесса в целях

оптимизации транспортной и дорожно-эксплуатационной деятельности. В целях обеспечения данных этих систем актуальной детальной информацией предусматриваются работы по лазерному и космическому сканированию конфигурации дорожной сети и других элементов транспортной инфраструктуры и придорожной полосы автомобильных дорог федерального значения.

В указанном комплексе мероприятий на сети автомобильных дорог федерального значения предполагается создание единой автоматизированной системы метеорологического обеспечения, мониторинга условий движения, диспетчерского и автоматизированного управления движением с применением дистанционно управляемых знаков и табло переменной информации. Такая система будет включать:

- устройство метеоцентров;
- создание центров мониторинга движения с пунктами дорожного видеоконтроля;
- устройство пунктов дорожного метеоконтроля и оценки состояния проезжей части;
- устройство автоматизированных пунктов учета интенсивности движения и состава транспортных потоков;
- устройство дорожных управляемых знаков и табло с переменной информацией;
- устройство терминалов и средств связи, обеспечивающих выход в сеть общего пользования и в системы специальной, аварийно-вызывной и производственно-технологической связи.

Для выполнения контроля и надзора в области дорожного хозяйства подпрограммой предусмотрены мероприятия по реконструкции и созданию пунктов весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения, в том числе на автомобильных пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации, с внедрением комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки, что может осуществляться также в рамках мероприятий по повышению уровня обустройства на автомобильных дорогах федерального значения.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Создание новых и реконструкция существующих пунктов весового контроля на автомобильных дорогах федерального значения позволит осуществлять полный контроль за движением большегрузного автомобильного транспорта, имеющего сверхнормативные параметры, обеспечивать определение ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами при международных перевозках, а также взыскивать с перевозчиков штрафные санкции за указанные нарушения.

Внедрение комплекса сбора и обработки информации о транспортных средствах, осуществляющих грузовые перевозки по автомобильным дорогам федерального значения, позволит обеспечить учет и анализ грузопотоков, повысить обоснованность принятия решений по развитию дорожной сети, а также применять меры административного воздействия к перевозчикам, нарушающим установленные правила перевозки грузов.

Абзац исключен. - [Постановление](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Описание важнейших инвестиционных проектов подпрограммы приведено в [Приложении N 2](#).

Перечень предусмотренных в подпрограмме мероприятий и инвестиционных проектов приведен в [Приложении N 3](#).

Подпрограммой предусмотрены мероприятия по научно-техническому и инновационному обеспечению по направлениям поисковых, фундаментальных и прикладных научных исследований и опытно-конструкторских разработок.

В части, касающейся поисковых и фундаментальных исследований, предполагается осуществление научно-исследовательских работ, направленных:

- на совершенствование теоретических основ и расчетных методов повышения надежности и долговечности дорожных конструкций и конструкций искусственных сооружений;
- на совершенствование эксплуатации автомобильных дорог, экономики дорожного хозяйства и проектирования автомобильных дорог;

на разработку предложений по совершенствованию системы финансирования дорожного хозяйства и поиску новых источников его финансирования;

на создание принципиально новых материалов, конструкций и технологий, включая высокие технологии и технологии двойного назначения, конкурентоспособных на мировом рынке.

В части, касающейся прикладных научно-исследовательских работ, предполагается осуществление научного обеспечения совершенствования нормативной правовой базы, дорожных технологий, создания новых видов конструкций и материалов, обеспечивающих увеличение межремонтных сроков службы автомобильных дорог и дорожных сооружений, повышения качества нефтяного дорожного битума и асфальтобетона в целях увеличения долговечности дорожных конструкций, безопасности дорожного движения и транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог, совершенствования мониторинга транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и реализации мероприятий подпрограммы, совершенствования создания автоматизированных банков дорожных данных, разработки компьютерных методов автоматизированного планирования дорожных работ и других мероприятий подпрограммы, программ и схем развития сети автомобильных дорог Российской Федерации, в том числе в составе международных транспортных коридоров, а также разработки научно-технических программ развития дорожного хозяйства и использования механизмов государственно-частного партнерства. Предусматривается осуществление научно-исследовательских работ в области технического регулирования в дорожном хозяйстве, связанных с совершенствованием основных технических и экологических требований, обеспечивающих высокие потребительские свойства автомобильных дорог, надежность и долговечность дорожных конструкций, работоспособность дорожной сети, безопасность участников движения, а также стимулирующих внедрение энерго- и ресурсосберегающих технологий при выполнении дорожных работ.

В части, касающейся опытно-конструкторских работ, намечены совершенствование и разработка нового оборудования для диагностики транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и приборов для лабораторного контроля за качеством работ по строительству, ремонту и содержанию дорог и мостов в целях повышения достоверности информации и качества указанных работ.

Подпрограммой в рамках опытно-конструкторских работ предусматривается также создание, оснащение и эксплуатация 4 наблюдательных полигонов (стационарных пунктов наблюдения) с целью исследования работоспособности и сроков службы дорожных конструкций. (в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

В рамках задачи, предусматривающей меры по обеспечению устойчивого функционирования автомобильных дорог общего пользования федерального значения, намечены мероприятия по организационной и правовой поддержке реализации задач государственного заказчика подпрограммы, направленные на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства федеральной собственности, установление придорожных полос автомобильных дорог федерального значения и обозначение их на местности, информационное обеспечение дорожного хозяйства, выполнение работ и оказание услуг, направленных на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, выполнение работ и оказание услуг, направленных на правовое обеспечение реализации подпрограммы, а также на сопровождение в установленном порядке государственных контрактов кредитными организациями. (в ред. [Постановлений](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828, от 21.12.2010 N 1076)

В составе мероприятий по сопровождению государственных контрактов кредитными организациями предусмотрено осуществление кредитными организациями, определенными нормативным правовым актом Правительства Российской Федерации, сопровождения государственных контрактов на строительство (реконструкцию) объектов капитального строительства в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Состав услуг кредитных организаций по сопровождению указанных государственных контрактов определяется государственным контрактом, заключаемым в установленном порядке государственным заказчиком подпрограммы и соответствующей кредитной организацией. (абзац введен [Постановлением](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Основой эффективной реализации мероприятий подпрограммы является точность и своевременность информационного обеспечения всех ее участников. Основными задачами мероприятия по информационному обеспечению являются:

создание и поддержание единого информационного пространства в целях надежного управления дорожным хозяйством и эффективного контроля за деятельностью дорожных организаций и предприятий, привлеченных к выполнению мероприятий подпрограммы, а также повышения качества обслуживания пользователей дорог, в том числе за счет выполнения работ по диагностике и оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог федерального значения и искусственных сооружений на них;

обеспечение органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и дорожных организаций необходимой информацией по реализации мероприятий подпрограммы;

информирование населения о ходе выполнения подпрограммы и ее итогах, а также разъяснение ее целей и задач;

информационная поддержка инновационной деятельности по применению прогрессивных технологий, конструкций и материалов, а также передового опыта в целях снижения затрат на дорожные работы.

В соответствии с мероприятием по информационному обеспечению дорожного хозяйства предусматривается совершенствование единой отраслевой автоматизированной информационной системы и ее взаимосвязи с внешними автоматизированными системами управления и документооборота с внедрением в центральном аппарате государственного заказчика настоящей подпрограммы и подведомственных ему федеральных государственных учреждениях современных информационных систем поддержки управления проектами, формирования управленческой, бюджетной, финансовой и иной отчетности, направленной на обеспечение и повышение эффективности формирования и исполнения федерального бюджета в сфере деятельности государственного заказчика настоящей подпрограммы, а также с формированием информационно-аналитической системы, включающей в себя подсистемы получения информации, отраслевые базы данных, подсистемы обработки и передачи информации. На важнейших федеральных автомобильных дорогах, входящих в состав международных транспортных коридоров, предполагается осуществление создания и развития отраслевой системы связи и информатизации с использованием современных технологий. Такая система предназначена для обеспечения всех федеральных органов управления дорожным хозяйством информационными и телекоммуникационными ресурсами, необходимыми для эффективного выполнения возложенных на них задач по выполнению мероприятий подпрограммы, а также комплексной централизованной координации их деятельности.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Для информационного обеспечения дорожного хозяйства предусматривается совершенствование системы мониторинга, диагностики и оценки транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, развитие системы мониторинга объемов движения и структуры транспортных потоков на автомобильных дорогах, а также совершенствование мониторинга результатов реализации подпрограммы, включая сбор показателей, характеризующих состояние дорожной сети, дорожно-транспортные происшествия из-за сопутствующих дорожных условий, объемы выполнения и финансирования дорожных работ, использование полосы отвода и другие показатели.

Подпрограммой планируется создание и поддержка отраслевых информационных баз данных и мониторинг тенденций развития автодорожного комплекса. Предусмотрены меры по обмену опытом, сбору и распространению информации о новых дорожных технологиях, по организации выставок, конференций и семинаров по вопросам реализации мероприятий подпрограммы, а также по изданию и распространению информационной периодической и нормативно-технической литературы, атласов и справочников для нужд дорожного хозяйства и пользователей автомобильными дорогами.

Для обеспечения сохранности автомобильных дорог федерального значения в подпрограмме предусмотрены мероприятия, необходимые для выполнения предусмотренных законодательством Российской Федерации действий по ограничению движения транспортных

средств, которые превышают установленные законодательством Российской Федерации весовые и габаритные параметры, а также по ограничению движения транспортных средств в период неблагоприятных сезонно-климатических условий. Эти мероприятия включают изготовление, оформление и выдачу специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также пропусков в период временного ограничения движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения.

В составе мероприятий по правовому обеспечению дорожного хозяйства предусмотрены осуществление и методическое обеспечение правоприменительной практики в отношении задач подпрограммы на всех этапах ее реализации, комплекс практических мероприятий судебно-арбитражного правоприменения с целью защиты государственных интересов при осуществлении функций государственного заказчика подпрограммы и исполнении государственных контрактов и иных договоров, совершенствование правоприменительных процедур размещения государственного заказа, а также юридическая защита государственных капитальных вложений и финансовых процессов при выполнении мероприятий подпрограммы. Кроме того, в рамках этих мероприятий предусмотрены организация юридического сопровождения процессов управления организациями дорожного хозяйства и имуществом, включая его оценку независимыми оценщиками, заключения и исполнения государственных контрактов, а также осуществление судебной и внесудебной защиты государственных интересов организаций дорожного хозяйства, связанных с выполнением мероприятий подпрограммы, включая уплату соответствующих государственных пошлин за совершение юридически значимых действий, за которые в соответствии с законодательством Российской Федерации взимается государственная пошлина. Также в составе мероприятий по правовому обеспечению дорожного хозяйства предусмотрено в том числе привлечение в установленном законом порядке на договорной основе экспертов и специалистов правовой сферы деятельности, обладающих соответствующей практикой и специализирующихся на ведении судебных дел в судах общей юрисдикции и арбитражных судах, включая международный коммерческий арбитраж, при осуществлении мероприятий по защите интересов федеральных органов исполнительной власти в судебных инстанциях, а также выполнение мероприятий, направленных на удовлетворение требований взыскателей по предъявленным ими к исполнению исполнительным листам, выданным на основании решений судов Российской Федерации по гражданским и арбитражным делам, ответчиком по которым являлся государственный заказчик подпрограммы.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

IV. Обоснование ресурсного обеспечения подпрограммы

Общая сумма расходов на реализацию мероприятий подпрограммы в 2010 - 2015 годах составит 4117,82 млрд. рублей, в том числе за счет:

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

средств федерального бюджета - 3253 млрд. рублей;

средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 394,88 млрд. рублей;

внебюджетных источников - 471 млрд. рублей.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Общая сумма инвестиций составит 2782,48 млрд. рублей, в том числе за счет:

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

средств федерального бюджета - 2387,61 млрд. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 394,88 млрд. рублей;

абзац исключен. - [Постановление](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828.

Подпрограммой предусмотрены расходы на прочие нужды в размере 1328,85 млрд. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 860,85 млрд. рублей и внебюджетных источников - 468 млрд. рублей, и расходы на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в размере 6,49 млрд. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 4,54 млрд. рублей и внебюджетных источников - 1,95 млрд. рублей.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Предусмотренные в составе расходов на прочие нужды средства федерального бюджета в размере 848,6 млрд. рублей будут направлены на предоставление субсидий Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании на основании [пункта 2 части 2 статьи 22](#) Федерального закона "О Государственной компании "Российские автомобильные дороги" и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Предоставление указанных субсидий осуществляется после передачи в установленном порядке в доверительное управление Государственной компании соответствующих автомобильных дорог федерального значения.
(абзац введен [Постановлением](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Расходы на предоставление за счет средств федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения составят 440 млрд. рублей.

Объемы финансирования мероприятий подпрограммы приведены в [Приложении N 3](#) к настоящей подпрограмме.

Абзац исключен. - [Постановление](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828.

V. Механизм реализации подпрограммы

Управление ходом реализации подпрограммы осуществляет государственный заказчик подпрограммы - Федеральное дорожное агентство, а в части создания системы платных автомобильных дорог - Министерство транспорта Российской Федерации. Внесение изменений в сводную бюджетную роспись, связанных с передачей функций государственного заказчика от Федерального дорожного агентства Министерству транспорта Российской Федерации, осуществляется после принятия в установленном порядке решения об утверждении программы деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Основными целями управления реализацией подпрограммы являются:

обеспечение эффективного целевого использования средств, включая средства государственной поддержки, в соответствии с определенными приоритетами;

осуществление контроля при реализации инвестиционных проектов и передача в эксплуатацию объектов, строительство которых завершено.

Предполагается, что мониторинг выполнения показателей подпрограммы и сбор оперативной отчетной информации, подготовка и представление в установленном порядке отчетов о ходе реализации подпрограммы в отношении мероприятий и инвестиционных проектов, государственным заказчиком которых определено Федеральное дорожное агентство, и публикация отчетов в открытых источниках в установленные сроки будут осуществляться федеральным государственным учреждением "Информационно-аналитический центр Федерального дорожного агентства". Дополнительных средств из федерального бюджета на содержание этого федерального государственного учреждения в связи с выполнением указанных задач не потребуется.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

Для обеспечения финансирования мероприятий по научно-техническому и инновационному обеспечению предусмотрено создание внебюджетного фонда финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ Федерального дорожного агентства (далее - фонд). Предполагается, что фонд будет образован в соответствии с порядком, предусмотренным законодательством Российской Федерации. Объем внебюджетных средств, направляемых на выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ из средств фонда, будет определен программами научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, ежегодно принимаемыми в соответствии с положением о фонде, утвержденным в установленном порядке.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Распределение объемов финансирования, приведенных в [Приложении N 3](#) к настоящей подпрограмме, по этапам и объектам строительства и реконструкции автомобильных дорог

осуществляется государственным заказчиком - координатором подпрограммы по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации на основании представления государственного заказчика подпрограммы. Такое распределение станет основанием для заключения государственного контракта на весь срок строительства объекта. В указанном распределении с учетом результатов выполненных инженерных изысканий и разработанной проектной документации, а также транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог могут уточняться местоположение, название, мощность и характеристики этапов реализации инвестиционных проектов, включенных в приложение N 2 к настоящей подпрограмме.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Государственный заказчик подпрограммы выполняет свои функции во взаимодействии с заинтересованными органами государственной власти Российской Федерации, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Предполагается, что на уровне субъектов Российской Федерации обеспечение реализации мероприятий подпрограммы осуществляется исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным на это высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Отбор организаций - исполнителей подпрограммы осуществляется в соответствии с [законодательством](#) Российской Федерации о закупках для государственных нужд.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Предоставление средств федерального бюджета на осуществление строительства и реконструкции объектов, находящихся в государственной собственности субъектов Российской Федерации или муниципальной собственности, предусматривается осуществлять в виде субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации в пределах средств, предусмотренных в подпрограмме, в том числе в 2010 году на основании нормативного акта Правительства Российской Федерации, а в период 2011 - 2015 годов - в соответствии с методикой расчета размера межбюджетных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования, предусмотренных подпрограммой, условиями и порядком их предоставления, которая приведена в приложении N 4 к настоящей подпрограмме. В составе указанных субсидий предусмотрено выделение средств на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

(в ред. [Постановлений](#) Правительства РФ от 12.10.2010 [N 828](#), от 18.04.2011 [N 293](#))

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности подпрограммы

Оценка эффективности подпрограммы осуществлена на основе определения эффекта от реализации мероприятий подпрограммы в сфере деятельности транспорта (далее - транспортный эффект), а также внетранспортного эффекта.

Транспортный эффект отражает прямые выгоды для лиц, пользующихся автомобильными дорогами, получаемые в результате улучшения дорожных условий. Этот эффект учитывает экономию затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращение времени нахождения в пути, повышение эффективности использования транспортных средств, снижение риска дорожно-транспортных происшествий и повышение комфортности движения и удобств в пути следования. Этот эффект в стоимостном выражении определяется исходя из изменения показателей себестоимости перевозок, экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий, а также стоимостной оценки экономии времени поездки и ресурсов за счет ускорения оборачиваемости автомобилей.

Внетранспортный эффект определяется на основе оценки влияния совершенствования и развития сети автомобильных дорог федерального и регионального (межмуниципального) значения на социально-экономическое развитие страны и экологическую обстановку. К числу

наиболее значимых социально-экономических результатов модернизации и развития сети автомобильных дорог федерального и регионального (межмуниципального) значения относятся:

- повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения;
- активизация экономической деятельности, содействие освоению новых территорий и ресурсов, расширение рынков сбыта продукции;
- снижение транспортной составляющей в цене товаров и услуг;
- улучшение транспортного обслуживания сельского хозяйства и населения, проживающего в сельской местности, за счет строительства подъездов к сельским населенным пунктам по дорогам с твердым покрытием;
- создание новых рабочих мест;
- сокращение негативного влияния транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду.

Общественная эффективность подпрограммы рассчитана как совокупный транспортный и внетранспортный эффект с учетом последствий реализации подпрограммы не только для участников дорожного движения, но и для населения и хозяйственного комплекса страны в целом.

Показатели эффективности подпрограммы рассчитаны исходя из рекомендуемой ставки дисконта, составляющей 13 процентов. Расчетный период для оценки эффективности реализации подпрограммы принят до 2040 года.

Расчеты показателей эффективности реализации подпрограммы приведены в [Приложении N 6](#). Они выполнены в соответствии с единым методическим подходом, изложенным в разделе "Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы". Общественная эффективность реализации подпрограммы в виде чистого дисконтированного дохода составит 4205,4 млрд. рублей, внутренняя норма доходности - 30 процентов. Срок окупаемости подпрограммы составит 12,5 года с момента начала ее реализации.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

За период реализации подпрограммы в учреждениях и предприятиях дорожного хозяйства будет создано дополнительно 75 тыс. новых рабочих мест, а в сопутствующих отраслях, связанных с производством дорожно-строительных материалов, дорожных машин и оборудования, и других отраслях - около 160 тыс. новых рабочих мест.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Для проектов строительства платных автомобильных дорог, включенных в подпрограмму, рассчитана коммерческая и бюджетная эффективность на основе методики, применяемой при оценке эффективности инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Реализация подпрограммы в части, касающейся строительства платных дорожных объектов, соответствует следующим критериям коммерческой (финансовой) эффективности:

- значение показателя чистой приведенной стоимости, рассчитанного с учетом использования государственной поддержки, положительно и составляет 99,6 млрд. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

- внутренняя норма доходности, рассчитанная с учетом использования государственной поддержки, превышает средневзвешенную стоимость капитала и составляет 16,7 процента;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

- удельная финансовая эффективность составляет 0,3;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

- окупаемость инвестиций обеспечивается в течение 25 лет с учетом стоимости капитала во времени.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Реализация подпрограммы в части, касающейся строительства платных автомобильных дорог, также соответствует критериям бюджетной эффективности, так как значение индекса бюджетной эффективности превышает нормативное значение, равное 1, и составляет 1,138.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Предполагается, что последовательная реализация мероприятий подпрограммы способствует повышению скорости, удобства и безопасности движения на автомобильных

дорогах общего пользования, приводит к сокращению расходов на грузовые и пассажирские автомобильные перевозки в целом по стране на 3 - 4 процента. В результате уменьшения транспортных расходов повышается конкурентоспособность продукции отраслей экономики, что окажет положительное воздействие на рост объемов производства и уровня занятости. Повышение транспортной доступности за счет развития сети автомобильных дорог способствует улучшению качества жизни населения и росту производительности труда в отраслях экономики Российской Федерации.

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ ПОДПРОГРАММЫ
"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ" <*>

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

<*> Периодичность мониторинга - годовая.

(по состоянию на конец года)

	Единица измерения	2009 год	2010 - 2015 годы	В том числе					
				2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Целевые индикаторы <*>									
1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	км	19894	-	19272	19833	20397	21502	22860	24286
в том числе:									
автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров	км	-	-	9832	10464	11166	11931	12709	13514

автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	-	9440	9369	9231	9571	10151	10772
автомобильных дорог общего пользования, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	"-"	-	-	983	1036	1138	1440	1715	2232
2. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	процентов	39,6	-	38,18	39,06	40	41,98	44,32	46,68
в том числе:									
автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	-	35,28	37,34	39,59	42,02	44,3	46,56
автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров	процентов	-	-	41,76	41,18	40,51	41,93	44,34	46,83
автомобильных дорог общего пользования, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	"-"	-	-	47	39,8	42,6	51,5	58,9	72

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

3. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	км	13379	-	14971	15814	16640	17285	17905	18370
в том числе:									
автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	-	7761	8364	8809	9090	9422	9674
автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	-	7210	7450	7831	8195	8483	8696
автомобильных дорог общего пользования, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	км	-	-	977	1366	1326	1180	1104	964
4. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки	процентов	26,6	-	29,66	31,14	32,64	33,74	34,71	35,31
в том числе:									
автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров	"-"	-	-	27,85	29,84	31,24	32,01	32,84	33,33
автомобильных дорог общего пользования, не входящих в состав международных транспортных коридоров	процентов	-	-	31,9	32,75	34,37	35,9	37,5	37,81

пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров

автомобильных дорог общего пользования, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	-"-	-	-	46,7	52,5	49,6	42,2	37,9	31,1
--	-----	---	---	------	------	------	------	------	------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

5. Прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, на которых будут устранены ограничения пропускной способности, - всего	км	-	6187	440	1041	979	1150	1193	1384
--	----	---	------	-----	------	-----	------	------	------

в том числе:

автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров	-"-	-	3990	359	501	689	834	764	843
--	-----	---	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров	-"-	-	2197	81	540	290	316	429	541
---	-----	---	------	----	-----	-----	-----	-----	-----

автомобильных дорог общего пользования, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги"	км	-	934	88,5	56	105	219	127	271
--	----	---	-----	------	----	-----	-----	-----	-----

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

6. Прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, в отчетном году	единиц	-	2309	-	450	450	300	520	589
7. Количество дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения из-за сопутствующих дорожных условий	единиц/1000 автомобилей	-	-	1,389	1,356	1,32	1,281	1,235	1,184
8. Снижение количества дорожно-транспортных происшествий на сети дорог федерального, регионального и межмуниципального значения из-за сопутствующих дорожных условий в отчетном году <***>	-"-	-	-	0,087	0,033	0,036	0,039	0,046	0,051

II. Целевые показатели <*>

9. Строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения <***> - всего	км	815	7804,5	532,9	1267,5	1230,7	1430,2	1551,3	1791,9
в том числе:									
строительство и реконструкция бесплатных автомобильных дорог федерального значения, входящих в состав международных транспортных коридоров, - всего	-"-	-	3990,9	342,9	557	749	775	815	752

из них:									
строительство	-"-	-	829	42	112	157	160	178	180
реконструкция	-"-	-	3161,9	300,9	445	592	615	637	572
строительство и реконструкция автомобильных дорог федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, - всего	км	-	2539	102	611	326	358	495	647
из них:									
строительство	-"-	-	342	21	71	36	42	66	106
реконструкция	-"-	-	2197	81	540	290	316	429	541
строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги", - всего	-"-	-	1274,6	88,5	99,5	155,7	297,2	241,3	392,9

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

из них:									
строительство	-"-	-	435,1	-	43,5	50,5	78,1	114	121,9
реконструкция	-"-	-	839,5	88,5	56	105,2	219,1	127,3	271
10. Строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, предусматривающие федеральное софинансирование, - всего	км	2512	10019	73	1952	1942	1250	2241	2561

в том числе:

строительство	-"-	-	4136	-	844	845	546	882	1019
реконструкция	-"-	-	5883	73	1108	1097	704	1359	1542

<*> Величины целевых индикаторов и показателей подпрограммы требуют уточнения с учетом сроков включения новых автомобильных дорог в перечень автомобильных дорог федерального значения и проведения диагностики их транспортно-эксплуатационного состояния.

<*> Величина индикатора на 2010 год может быть уточнена по данным государственных статистических наблюдений за 2009 год.

<***> Величины показателей указаны с учетом второй стадии и второй очереди строительства (реконструкции) объектов.

Приложение N 2
к подпрограмме
"Автомобильные дороги"

ОПИСАНИЕ ВАЖНЕЙШИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПОДПРОГРАММЫ

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

1. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-1 "Беларусь" - от Москвы до границы с Республикой Белоруссия (на Минск, Брест)

Описание	- строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков автомобильной дороги общей протяженностью 210 км (1808 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, в том числе строительство подъездов к строящейся соединительной дороге от км 33 дороги М-1 "Беларусь" до Московской кольцевой автомобильной дороги и транспортных развязок на разных уровнях для подключения к ней иных автомобильных дорог. Реализация данного инвестиционного проекта осуществляется в рамках мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- создание системы платных автомобильных дорог, прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения по пропускной способности

Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 0,96 млрд. рублей, кроме того, в виде субсидий Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании - 82299 млн. рублей; внебюджетные средства - 39900 млн. рублей (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

2. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-2 "Крым" - от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород до границы с Украиной (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь)

Описание	- строительство и реконструкция (включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы) участков автомобильной дороги общей протяженностью 155 км (428 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 68265 млн. рублей

3. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-3 "Украина" - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев)

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 122 км (554 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы. Реализация данного инвестиционного проекта осуществляется в рамках мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности

транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров

- | | |
|--|--|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы;
строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета в виде субсидий Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании - 41178 млн. рублей;
внебюджетные средства - 31000 млн. рублей |

4. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-4 "Дон" - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска

- | | |
|--|--|
| Описание | - строительство и реконструкция, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы, участков автодороги общей протяженностью 705 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам. Реализация данного инвестиционного проекта осуществляется в рамках мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог |
| Цели и основная задача | - цели - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны, а также обеспечение скоростной связи субъектов Центрального федерального округа с Южным федеральным округом, портами и курортной зоной Азово-Черноморского побережья;
задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы;
строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 19311,4 млн. рублей, кроме того, в виде субсидий Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог |

Государственной компании – 140570 млн. рублей;
внебюджетные средства – 67700 млн. рублей
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

5. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-5 "Урал" - от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 1155 км (8017 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель – повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача – увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования – 2009 – 2014 годы; строительство и реконструкция – 2010 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 266053 млн. рублей

6. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-6 "Каспий" - из Москвы (от Каширы) через Тамбов, Волгоград до Астрахани

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 86 км (77 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель – повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача – увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования – 2009 – 2014 годы; строительство и реконструкция – 2010 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств

финансирования

федерального бюджета – 21903 млн. рублей

7. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-7 "Волга" - от Москвы через Владимир, Нижний Новгород, Казань до Уфы

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 668 км (4052 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель – повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача – увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения по пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования – 2009 – 2014 годы; строительство и реконструкция – 2010 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 170962 млн. рублей

8. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-8 "Холмогоры" - от Москвы через Ярославль, Вологду до Архангельска

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 44 км (в том числе 700 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели – ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек, увеличение мобильности населения; задача – устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования – 2009 – 2014 годы; строительство и реконструкция – 2010 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 33057 млн. рублей

9. Реконструкция автомобильной дороги М-9 "Балтия" - от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу)

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 69 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек, увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 42078 млн. рублей

10. Строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург

Описание	- строительство участков скоростной автомобильной дороги общей протяженностью 216 км по параметрам I технической категории с 4 - 8-полосной проезжей частью, а также строительство транспортных развязок (включая транспортную развязку на пересечении с Московской кольцевой автомобильной дорогой ("Бусиновская развязка") и подъездных автомобильных дорог федерального значения, обеспечивающих присоединение дорожной сети общего пользования федерального значения к скоростной автомобильной дороге Москва - Санкт-Петербург. Реализацию данного инвестиционного проекта предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы. Реализация данного инвестиционного проекта осуществляется в рамках мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые	- строительство скоростной автомобильной дороги

результаты реализации	Москва – Санкт-Петербург, проходящей по территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей, формирует скоростной автодорожный маршрут, который будет способствовать развитию системы автомобильных дорог Российской Федерации, входящих в состав международных транспортных коридоров. Автомобильная дорога обеспечит пропускную способность на направлении транспортного коридора "Север – Юг", существенно снизит транспортные издержки и повысит безопасность движения на автодорожном маршруте, входящем в состав международного транспортного коридора N 9, повысит качество жизни населения путем вывода транзитного движения автомобильного транспорта из городов и населенных пунктов, а также обеспечит скоростные связи гг. Санкт-Петербурга и Москвы с Финляндией и другими странами Европейского союза
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования – 2009 – 2014 годы; строительство – 2010 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета в виде субсидий Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании – 313833,6 млн. рублей; внебюджетные средства – 193700 млн. рублей

11. Строительство участков скоростной автомобильной дороги "Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области"

Описание	- строительство участков автомобильной дороги общей протяженностью 53,9 км с 4 – 8-полосным движением транспорта, расчетной скоростью движения 140 км в час предусматривается по этапам, которые определяются при разработке проектной документации. Реализация данного инвестиционного проекта осуществляется в рамках мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог
Цель и основная задача	- цель – повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача – увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- обслуживание транспортных потоков в обход центральной части Московского транспортного узла, повышение скорости и безопасности их движения, снижение перегрузки сети автомобильных дорог в пределах Московского транспортного узла и улучшение состояния окружающей среды в пределах Московского транспортного узла

Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета в виде субсидий Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании - 154980 млн. рублей; внебюджетные средства - 82600 млн. рублей

12. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-10 "Скандинавия" - от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 37 км (286 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2011 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2013 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 8040 млн. рублей

13. Реконструкция автомобильной дороги М-11 "Нарва" - от Санкт-Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин)

Описание	- реконструкция и строительство участков автомобильной дороги, в том числе подъезда к морскому порту г. Усть-Луга (через Керстово, Котлы, Косколово), общей протяженностью 95 км (в том числе 93 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;

	задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение эффективности функционирования морского порта г. Усть-Луга, повышение безопасности движения и сокращение времени доставки грузов
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2010 - 2014 годы; реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 26866 млн. рублей

**14. Реконструкция автомобильной дороги М-18
"Кола" - от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск,
Печенегу до границы с Норвегией (международный
автомобильный пункт пропуска "Борисоглебск")**

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 39 км (388 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2012 годы; реконструкция - 2010 - 2013 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 2453 млн. рублей

**15. Строительство и реконструкция автомобильной
дороги М-20 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель
до границы с Республикой Белоруссия**

Описание	- Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 47 км (1650 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям

автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров

- | | |
|--|---|
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности |
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 7670 млн. рублей |

16. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-21 Волгоград - Каменск-Шахтинский до границы с Украиной (на Днепропетровск, Кишинев)

- | | |
|--|--|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 33 км (372 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2011 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2012 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 5570 млн. рублей |

17. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-23 Ростов-на-Дону - Таганрог до границы с Украиной (на Харьков, Одессу)

- | | |
|------------------------|--|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 38,6 км (172 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям |

	автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2010 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 5648 млн. рублей

18. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-27 Джубга - Сочи до границы с Грузией (на Тбилиси и Баку)

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 17 км (800 погонных метров искусственных сооружений), в том числе предусмотренных Программой строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. N 991, участка Адлер - Веселое, а также участка между транспортными развязками км 202 + 600 "Голубые Дали" и км 204 + 000 "Адлерское кольцо" (ул. Ленина), транспортных развязок на разных уровнях "Адлерское кольцо", в микрорайоне Голубые Дали, на пересечении Курортного проспекта и ул. 20 Горнострелковой дивизии (км 184, "Стадион"), на пересечении улиц Виноградной и Донской (км 174), III очереди (р. Псахе - пос. Нижняя Хобза) обхода г. Сочи, автодорожного моста через р. Сочи, расположенного в створе дублера Курортного проспекта в г. Сочи. Реализацию данного инвестиционного проекта предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основные задачи	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задачи - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, выполнение Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. N 991
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности, реализация Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта, утвержденной

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. N 991, в части дорожных объектов федерального значения

- | | |
|----------------------------------|---|
| Этапы и сроки реализации проекта | - продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 90474 млн. рублей |

19. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 "Кавказ" - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку)

- | | |
|--|--|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 87 км (1897 погонных метров искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - развитие системы международных транспортных коридоров, интеграция в сеть европейских международных автомагистралей, повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров |
| Этапы и сроки реализации проекта | - проектирование - 2010 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы |
| Объем и источник финансирования | - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 16496 млн. рублей |

20. Реконструкция автомобильной дороги М-32 Самара - Большая Черниговка до границы с Республикой Казахстан (на Уральск, Актюбинск, Кызыл-Орду, Чимкент)

- | | |
|------------------------|--|
| Описание | - строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 37 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы |
| Цель и основная задача | - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных |

	коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2010 - 2014 годы; реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 1101 млн. рублей

21. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 "Байкал" - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 92 км (860 погонных метров искусственных сооружений), в том числе обхода г. Иркутска км 0 - км 24, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие системы международных транспортных коридоров, интеграция в сеть европейских международных автомагистралей, повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2013 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2014 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 86803,9 млн. рублей (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

22. Строительство и реконструкция на автомобильной дороге М-60 "Уссури" - от Хабаровска до Владивостока

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 263 км (4392 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;

задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров

Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграция в азиатскую сеть международных автомобильных дорог, повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 55553 млн. рублей

23. Реконструкция автомобильной дороги А-141 Брянск - Смоленск до границы с Республикой Белоруссия (через Рудню, на Витебск)

Описание	- реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 35,476 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграция в европейскую сеть международных автомагистралей
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2011 годы; реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 8764 млн. рублей

24. Строительство и реконструкция автомобильной дороги Улан-Удэ (автомобильная дорога "Байкал") - Кяхта до границы с Монголией

Описание	- строительство и реконструкция автомобильной дороги общей протяженностью 24 км, которую предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской

	Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача – устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграция в азиатскую сеть международных автомобильных дорог
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование – 2011 – 2014 годы; строительство и реконструкция – 2013 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 3920 млн. рублей

25. Реконструкция автомобильной дороги А-229 Калининград - Черняховск - Нестеров до границы с Литовской Республикой (на Вильнюс, Минск, магистраль "Беларусь")

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 41 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели – ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача – устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие системы международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации, интеграция в европейскую сеть международных автомагистралей, повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование – 2011 – 2014 годы; реконструкция – 2011 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 7508 млн. рублей

26. Реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 242 Пермь - Екатеринбург

Описание	- реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 106 км (1591 погонный метр искусственных сооружений), которую предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели – ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения,

	снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача – устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование – 2010 – 2014 годы; реконструкция – 2010 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 22836 млн. рублей

27. Реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 351 Екатеринбург - Тюмень

Описание	- реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 139 км (622 погонных метра искусственных сооружений), которую предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели – ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача – устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование – 2010 – 2014 годы; реконструкция – 2011 – 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета – 19496 млн. рублей

28. Реконструкция участков автомобильной дороги А-155 Черкесск - Домбай до границы с Грузией

Описание	- реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 15,7 км (в том числе 856 погонных метров искусственных сооружений), которую предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели – ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача – устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков

Основные ожидаемые результаты реализации	- реализация рекреационного потенциала регионов Северного Кавказа, повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 3207 млн. рублей

29. Реконструкция автомобильной дороги 1Р 158 Нижний Новгород - Саратов (через Арзамас, Саранск, Иссу, Пензу)

Описание	- реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 14 км (448 погонных метров искусственных сооружений), которую предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цель и основная задача	- цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; задача - увеличение протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог федерального значения
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 1568 млн. рублей

30. Строительство и реконструкция автомобильной дороги Алагир (автомобильная дорога "Кавказ") - Нижний Зарамаг до границы с Грузией

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 10,7 км (в том числе 670 погонных метров искусственных сооружений), включая противолавинные галереи и тоннели, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков на направлении Алагир - Нижний Зарамаг
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение безопасности движения по дороге в сложных условиях горной местности и сокращение

времени пребывания в пути грузов и пассажиров

- Этапы и сроки реализации проекта - проектирование - 2010 - 2014 годы;
строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
- Объем и источник финансирования - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 2026 млн. рублей

31. Реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 402 Тюмень - Ялуторовск - Ишим - Омск

- Описание - реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 58 км (1377 погонных метров искусственных сооружений), которую предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
- Цели и основная задача - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;
задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
- Основные ожидаемые результаты реализации - развитие международного транспортного коридора "Транссиб", обеспечение связей на направлении транспортного коридора "Центр - Урал" и далее в направлении регионов Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, прирост протяженности автомобильной дороги, на которой будут устранены ограничения пропускной способности
- Этапы и сроки реализации проекта - проектирование - 2010 - 2013 годы;
реконструкция - 2011 - 2015 годы
- Объем и источник финансирования - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 6154 млн. рублей

32. Строительство автомобильной дороги Великий Новгород - Усть-Луга

- Описание - строительство и реконструкция автомобильной дороги федерального значения общей протяженностью 261 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы. Наименования объектов проектирования и строительства и их характеристики будут определены после включения автомобильной дороги в [перечень](#) автомобильных дорог общего пользования федерального значения и выполнения инженерных изысканий
- Цели и основная задача - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;
задача - устранение инфраструктурных ограничений

	грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение эффективности функционирования морского порта г. Усть-Луга, повышение безопасности движения и сокращение времени доставки грузов
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2011 - 2014 годы; строительство - 2012 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 49600 млн. рублей

33. Строительство и реконструкция автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 161 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы. Наименования объектов проектирования и строительства и их характеристики будут определены после выполнения инженерных изысканий
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие транспортных связей на направлении транспортного коридора "Север - Юг", повышение безопасности движения и сокращение времени доставки грузов в Мурманский морской торговый порт
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2010 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 27914 млн. рублей

34. Реконструкция автомобильной дороги М-56 "Лена" - от Невера до Якутска

Описание	- реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 119 км (в том числе 749 погонных метров искусственных сооружений), которую предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков

Основные ожидаемые результаты реализации	- ускорение социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) и других регионов Дальневосточного федерального округа и сокращение времени доставки грузов в северные регионы Дальневосточного федерального округа
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 35074 млн. рублей

35. Строительство и реконструкция автомобильной дороги "Колыма" - строящаяся дорога от Якутска до Магадана

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 96 км (в том числе 1664 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- ускорение социально-экономического развития регионов Дальневосточного федерального округа и сокращение времени доставки грузов в северные регионы Дальневосточного федерального округа
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 41258 млн. рублей

36. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-54 "Енисей" - от Красноярска через Абакан, Кызыл до границы с Монголией

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 54 км (в том числе 431 погонный метр искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков

Основные ожидаемые результаты реализации	- интеграция дорожной сети в азиатскую сеть международных автомобильных дорог, повышение безопасности движения и сокращение времени доставки грузов и пассажиров
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2010 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 2718 млн. рублей

37. Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги "Вилюй", строящейся от автомобильной дороги М-53 "Байкал" через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью до 423 км, которые предусмотрено осуществлять по этапам (включая инженерные изыскания, разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации). Наименования объектов проектирования и строительства и их характеристики будут уточнены после выполнения инженерных изысканий
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков
Основные ожидаемые результаты реализации	- ускорение развития регионов Дальневосточного федерального округа и повышение устойчивости функционирования транспортной системы
Этапы и сроки реализации проекта	- проектирование - 2010 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 54096 млн. рублей

38. Строительство и реконструкция автомобильной дороги М-52 "Чуйский тракт" - от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией

Описание	- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги общей протяженностью 89 км (в том числе 480,29 погонных метра искусственных сооружений), которые предусмотрено осуществлять по этапам, включая разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
Цели и основная задача	- цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения; задача - устранение инфраструктурных ограничений

грузо- и пассажиропотоков

- Основные ожидаемые результаты реализации - интеграция дорожной сети в азиатскую сеть международных автомобильных дорог, повышение безопасности движения и сокращение времени доставки грузов и пассажиров
- Этапы и сроки реализации проекта - проектирование - 2010 - 2014 годы;
строительство и реконструкция - 2011 - 2015 годы
- Объем и источник финансирования - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 13892 млн. рублей

39. Инвестиционный проект по ликвидации грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения

- Описание - проект предусматривает ликвидацию грунтовых разрывов на автомобильных дорогах федерального значения общей протяженностью 230 км, осуществляется по этапам, включая разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
- Цель и основные задачи - цель - повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
задачи - устранение грунтовых разрывов сети автомобильных дорог и доведение качества дорог до нормативного уровня
- Основные ожидаемые результаты реализации - повышение надежности функционирования сети автомобильных дорог федерального значения, в том числе входящих в состав международных транспортных коридоров "Транссиб" и "Север - Юг", повышение безопасности движения и сокращение времени пребывания в пути грузов и пассажиров
- Этапы и сроки реализации проекта - продолжение проектирования - 2009 - 2010 годы;
строительство - 2010 - 2015 годы
- Объем и источник финансирования - общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 85873 млн. рублей

40. Инвестиционный проект по реконструкции искусственных сооружений, находящихся в ремонтнепригодном состоянии

- Описание - проект предусматривает реконструкцию 148 искусственных сооружений, находящихся в ремонтнепригодном состоянии, не предусмотренных проектами реконструкции участков автомобильных дорог федерального значения, осуществляется по этапам, включая разработку проектной документации и проведение ее государственной экспертизы
- Цели и основная задача - цели - ускорение роста экономики страны, развитие опорной сети дорог Российской Федерации, улучшение качества жизни населения, снижение транспортных издержек и увеличение мобильности населения;
задача - устранение инфраструктурных ограничений грузо- и пассажиропотоков

Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение надежности функционирования сети автомобильных дорог федерального значения и безопасности движения, сокращение времени доставки грузов и пассажиров
Этапы и сроки реализации проекта	- продолжение проектирования - 2009 - 2014 годы; строительство и реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объем и источник финансирования	- общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета - 51808 млн. рублей

Примечания:

1. Сроки реализации инвестиционных проектов указаны без учета времени выполнения работ и услуг, связанных с резервированием, изъятием и выкупом земельных участков, переводом земель в категорию земель транспорта, оформлением и государственной регистрацией прав на них, а также урегулированием имущественных отношений, включая прекращение прав и расселение собственников приватизированных квартир в многоквартирных жилых домах, подлежащих изъятию для федеральных государственных нужд.

2. Определение наименований этапов реализации инвестиционных проектов, их названий, мощности и характеристик, а также разделение укрупненных инвестиционных проектов на объекты строительства и реконструкции автомобильных дорог в рамках объемов финансирования, приведенных в приложении N 3 к настоящей подпрограмме, на основании пункта 12 изменений, которые вносятся в Постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. N 594, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2009 г. N 927, осуществляются государственным заказчиком - координатором подпрограммы по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации на основании представления государственного заказчика подпрограммы и могут уточняться в установленном порядке при выполнении инженерных изысканий и разработке проектной документации. Такое распределение станет основанием для заключения государственного контракта на весь срок строительства объекта. Методика разделения укрупненных инвестиционных проектов предусматривает первоочередное включение в перечень объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог, осуществляемых в рамках укрупненного инвестиционного проекта, объектов, начатых проектированием, строительством и реконструкцией до начала реализации этого инвестиционного проекта, а также (в пределах утвержденных объемов финансирования по данному инвестиционному проекту) вновь начинаемых объектов, участков, этапов строительства и реконструкции.

ОБЪЕМЫ
ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПОДПРОГРАММЫ
"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2015		В том числе					всего
	годы		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	

I. Общие расходы на реализацию подпрограммы

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

Всего по подпрограмме	4117824	187406,6	541800	613654	704453	980661,3	1089849,1
в том числе:							
федеральный бюджет	3253000	183614,6	453430	513160	576050	733070,3	793675,1
из них							
субсидии Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной	848597,8	35487,5	61101,8	131997	201097	190447,5	228467

компания							
межбюджетные трансферты	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	394878	678	72989	70201	58100	97165	95745
внебюджетные источники	469946	3114	15381	30293	70303	150426	200429
II. Капитальные вложения							
Всего по подпрограмме	2782483,2	146811,6	462006,2	448518	430336	636753,8	660162,6
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
в том числе:							
федеральный бюджет	2387605,2	146133,6	389017,2	378317	372236	539588,8	564312,6
из них							
межбюджетные трансферты	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
бюджеты субъектов Российской Федерации	394878	678	72989	70201	58100	97165	95745
Задача по увеличению протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, соответствующих нормативным требованиям, для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике							
Всего (федеральный бюджет)	703915	27731,9	114413,5	96064	90736	183223,8	191745,8
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
Расходы на реализацию инвестиционных проектов по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения, не входящих в состав международных транспортных коридоров, - всего	408063	27488,9	64440,5	58003	45486	102223,8	110420,8

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

реконструкция участков автомобильной дороги М-9 "Балтия" - от Москвы через Волоколамск до границы с Латвийской Республикой (на Ригу)	42078	579	8065	5199	6002	10001	12232
реконструкция участков автомобильной дороги М-11 "Нарва" - от Санкт- Петербурга до границы с Эстонской Республикой (на Таллин)	26866	300	3154	4241	3755	7526	7890
реконструкция участков автомобильной дороги М-19 Новошахтинск - Майский (из Киева через Полтаву, Харьков) от границы с Украиной до магистрали "Дон"	17	-	1	16	-	-	-
реконструкция участков автомобильной дороги Новороссийск - Керченский пролив (на Симферополь)	134	-	4	59	35	36	-
реконструкция участков автомобильной дороги А-103 Щелковское шоссе до пересечения с Московским малым кольцом	4248	43,2	229	1863	2088	24,8	-
реконструкция участков автомобильной дороги А-104 Москва - Дмитров - Дубна	47271	26,1	8110,9	7000	8000	13000	11134

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

реконструкция участков автомобильной дороги Московское малое кольцо через Икшу, Ногинск, Бронницы, Голицино, Истру	14155	88	5092	7025	805	600	545
реконструкция участков автомобильной дороги Московское большое кольцо через Дмитров, Сергиев Посад, Орехово-Зуево, Воскресенск, Михнево, Балабаново, Рузу, Клин	4694	31	1765	1714	283	540	361
реконструкция участков автомобильной дороги А-155 Черкесск - Домбай до границы с Грузией	3207	372,2	500	500	415	545	874,8
реконструкция участков автомобильной дороги А-212 Псков - Изборск до границы с Эстонской Республикой (на Ригу)	12	-	-	-	-	1	11
реконструкция участков автомобильной дороги А-349 Барнаул - Рубцовск до границы с Республикой Казахстан (на Семипалатинск)	40	-	-	-	2	38	-
реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 158 Нижний Новгород - Саратов (через Арзамас, Саранск, Иссу, Пензу)	1568	300	619	-	196	373	80
реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 175 Йошкар-Ола - Зеленодольск до магистралей "Волга"	1806	402	-	-	1026	189	189

строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Алагир (автомобильная дорога "Кавказ") - Нижний Зарамаг до границы с Грузией	2026	120	907	382	-	308	309
реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 335 Оренбург - Илек до границы с Республикой Казахстан (на Уральск)	15	15	-	-	-	-	-
строительство и реконструкция участков автомобильной дороги подъезд к государственному комплексу "Завидово" (с проездами по его территории) от автомобильной дороги М-10 "Россия"	87	-	-	-	-	43	44
реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 402 Тюмень - Ялуторовск - Ишим - Омск	6154	26	1086	1771	1112	1483	676
реконструкция участков автомобильной дороги 1Р 404 Тюмень - Ханты-Мансийск через Тобольск, Сургут, Нефтеюганск	91	-	-	-	-	45	46
строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга	19455	18848	607	-	-	-	-
реконструкция участков автомобильной дороги Южно- Сахалинск - Холмск	457	3	-	31	423	-	-

строительство участков автомобильной дороги Великий Новгород - Усть-Луга	49600	-	7000	8000	9000	12000	13600
реконструкция участков автомобильной дороги Майкоп - Усть-Лабинск - Кореновск	228	-	-	-	-	114	114
строительство и реконструкция участков автомобильной дороги от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	27914	1154,4	8365,6	1900	1900	6997	7597
реконструкция подъезда к государственному комплексу "Таруса" и проездов по его территории	424	-	141	142	-	70	71
реконструкция участков автомобильной дороги М-56 "Лена" от Невера до Якутска	35074	705	2166	2500	1500	14010	14193
реконструкция участков автомобильной дороги Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала	6001	-	3392	-	-	1304	1305
строительство и реконструкция участков автомобильной дороги "Кольма" - строящаяся дорога от Якутска до Магадана	41258	1113	6435	8121	3000	13494	9095
строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-54 "Енисей" - от	2718	535	986	1197	-	-	-

Красноярска через Абакан,
Кызыл до границы
с Монголией

строительство и реконструкция участков автомобильной дороги "Вилуй" - автомобильная дорога, строящаяся от автомобильной дороги М-53 "Байкал" через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска	54096	24	2462	2618	4899	16617	27476
строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-52 "Чуйский тракт" - от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией	13892	588	3318	3686	1000	2800	2500
реконструкция участков автомобильной дороги М-38 Омск - Черлак до границы с Республикой Казахстан (на Павлодар, Семипалатинск, Майкапчигай)	261	-	35	38	45	65	78
реконструкция автомобильной дороги А-114 Вологда - Новая Ладога через Тихвин до магистралей "Кола"	1305	1305	-	-	-	-	-
реконструкция автомобильной дороги 1Р 228 Сызрань - Саратов - Волгоград	799	799	-	-	-	-	-
реконструкция автомобильной дороги Санкт-Петербургское южное полукольцо через Кировск, Мгу, Гатчину, Большую Ижору	99	99	-	-	-	-	-

реконструкция Рублево-Успенского шоссе	13	13	-	-	-	-	-
Расходы на ликвидацию грунтовых разрывов на сети автомобильных дорог федерального значения	85873	109	15387	6373	11246	26500	26258
Расходы на замену дорожной одежды переходного типа на капитальный	209979	134	34586	31688	34004	54500	55067
Задача по созданию условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения							
Расходы по инвестиционным проектам по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, предусматривающим федеральное софинансирование, - всего (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	834878	13557,2	151989	149201	125900	201076	193154,8
в том числе:							
федеральный бюджет (субсидии) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	440000	12879,2	79000	79000	67800	103911	97409,8
бюджеты субъектов Российской Федерации (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	394878	678	72989	70201	58100	97165	95745
Задача по увеличению протяженности соответствующих нормативным требованиям автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в систему международных транспортных коридоров, для достижения цели по повышению конкурентоспособности транспортной системы России и реализации транзитного потенциала страны							

Расходы на реализацию инвестиционных проектов по строительству и реконструкции бесплатных автомобильных дорог - всего (федеральный бюджет) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	1121551,2	92685,6	173736,6	185132	193983	228025	247989
--	-----------	---------	----------	--------	--------	--------	--------

в том числе:

строительство и реконструкция автомобильной дороги М-1 "Беларусь" - от Москвы до границы с Республикой Белоруссия (на Минск, Брест) <*> (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	964,5	964,5	-	-	-	-	-
---	-------	-------	---	---	---	---	---

строительство и реконструкция автомобильной дороги М-2 "Крым" - от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород до границы с Украиной (на Харьков, Днепропетровск, Симферополь)	68265	6	2618	5052	11650	17404	31535
---	-------	---	------	------	-------	-------	-------

строительство и реконструкция автомобильной дороги М-4 "Дон" - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска <*> (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	19311,4	19311,4	-	-	-	-	-
--	---------	---------	---	---	---	---	---

Реконструкция автодороги "Подъезд к г. Краснодару" от автомагистрали М-4 "Дон", транспортная развязка на км 4 + 700 с двумя путепроводами: через автодорогу "Подъезд к г. Краснодару" и железную	2076	1000	1076	-	-	-	-
--	------	------	------	---	---	---	---

дорогу "Краснодар -
Тимашевск", Краснодарский
край

строительство и
реконструкция автомобильной
дороги М-5 "Урал" - от
Москвы через Рязань, Пензу,
Самару, Уфу до Челябинска

266053,4

5397,4

31063

47296

53248

61931

67118

строительство и
реконструкция участков
автомобильной дороги
М-6 "Каспий" - из Москвы
(от Каширы) через Тамбов,
Волгоград до Астрахани

21903

593

2911

3383

2318

6785

5913

строительство и
реконструкция автомобильной
дороги М-7 "Волга" - от
Москвы через Владимир,
Нижний Новгород, Казань до
Уфы

170962

3370

26417

24288

26143

46428

44316

строительство и
реконструкция автомобильной
дороги М-8 "Холмогоры" - от
Москвы через Ярославль,
Вологду до Архангельска

33057

1404

1000

2690

9587

9809

8567

реконструкция участков
автомобильной дороги М-10
"Россия" - от Москвы через
Тверь, Новгород до Санкт-
Петербурга

8421

2853

2200

2783

585

-

-

строительство и
реконструкция участков
автомобильной дороги
М-10 "Скандинавия" - от
Санкт-Петербурга через

8040

1266

383

1991

2805

1171

424

Выборг до границы с Финляндией								
реконструкция участков автомобильной дороги М-13 Брянск - Новозыбков до границы с Республикой Белоруссия (на Гомель, Пинск, Кобрин)	85	-	-	-	78	3	4	
реконструкция автомобильной дороги М-18 "Кола"- от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации "Борисоглебск")	2453	321	645	440	168	439	440	
строительство и реконструкция автомобильной дороги М-20 Санкт-Петербург - Псков - Пустошка - Невель до границы с Республикой Белоруссия	7670	170	431	1024	983	2233	2829	
строительство и реконструкция автомобильной дороги М-21 Волгоград - Каменск-Шахтинский до границы с Украиной (на Днепропетровск, Кишинев)	5570	3	556	717	455	2170	1669	
строительство и реконструкция автомобильной дороги М-23 Ростов-на-Дону - Таганрог до границы с Украиной (на Харьков, Одессу)	5648	8	1163	101	1464	1383	1529	

строительство и реконструкция автомобильной дороги М-27 Джубга - Сочи до границы с Грузией (на Тбилиси, Баку) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	90474	13550,8	17110,2	5362	8200	23200	23051
строительство Центральной автомагистрали г. Сочи "Дублер Курортного проспекта", строящейся от 172-го километра федеральной автомобильной дороги М-27 Джубга-Сочи (р. Псахе) до начала обхода г. Сочи (р. Агура) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	112643	21764,8	29768,2	30000	31110	-	-
строительство автомобильной транспортной развязки "Аэропорт" в двух уровнях (км 2) на автомобильной дороге Адлер (автомобильная дорога Джубга - Сочи) - Красная Поляна (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	4324	449,7	2472,3	1402	-	-	-
строительство и реконструкция автомобильной дороги М-29 "Кавказ" - из Краснодара (от Павловской) через Грозный, Махачкалу до границы с Азербайджанской Республикой (на Баку) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	16496	3572	3818	1036	2000	3035	3035
реконструкция автомобильной дороги М-32 Самара - Большая Черниговка до границы с Республикой Казахстан	1101	23	347	431	300	-	-

(на Уральск, Актюбинск,
Кзыл-Орду, Чимкент)

строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-36 Челябинск - Троицк до границы с Республикой Казахстан (на Кустанай, Караганду, Балхаш, Алма-Ату)	361	-	3	67	-	14	277
---	-----	---	---	----	---	----	-----

строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-51, М-53, М-55 "Байкал" - от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан- Удэ до Читы	86803,9	4515	14094,9	12626	11794	18996	24778
--	---------	------	---------	-------	-------	-------	-------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

реконструкция совмещенного мостового перехода через р. Амур у г. Хабаровска (устройство автодорожного проезда)	7660	-	4160	-	-	1750	1750
--	------	---	------	---	---	------	------

строительство и реконструкция автомобильной дороги М-60 "Уссури" - от Хабаровска до Владивостока	55553	1335	11829	12684	8581	10643	10481
---	-------	------	-------	-------	------	-------	-------

реконструкция участков автомобильной дороги А-101 Москва - Малоярославец - Рославль до границы с Республикой Белоруссия (на Бобруйск, Слуцк)	16429	194	2383	2557	4782	2833	3680
---	-------	-----	------	------	------	------	------

реконструкция автомобильной дороги А-141 Брянск -	8764	3	890	6101	309	682	779
--	------	---	-----	------	-----	-----	-----

Смоленск до границы с
Республикой Белоруссия
(через Рудню, на Витебск)

реконструкция участков
автомобильной дороги А-141
Орел - Брянск до магистрали
"Украина"

строительство и
реконструкция участков
автомобильной дороги Улан-
Удэ (автомобильная дорога
"Байкал") - Кяхта до границы
с Монголией

реконструкция автомобильной
дороги А-229 Калининград -
Черняховск - Нестеров до
границы с Литовской
Республикой (на Вильнюс,
Минск, магистраль
"Беларусь")

реконструкция участков
автомобильной дороги
Владикавказ - Нижний Ларс до
границы с Грузией

реконструкция участков
автомобильной дороги 1Р 242
Пермь - Екатеринбург

реконструкция участков
автомобильной дороги 1Р 351
Екатеринбург - Тюмень

реконструкция участков
автомобильной дороги Уфа -
Оренбург и западный обход г.
Уфы

18	-	1	17	-	-	-
3920	243	660	348	869	811	989
7508	-	1369	6139	-	-	-
29	-	-	-	1	28	-
22836	11	4534	4579	4075	4476	5161
19496	23	2198	4046	4796	4249	4184
23489	-	5474	5991	4378	3853	3793

строительство и реконструкция пешеходных переходов и путепроводов на других автомобильных дорогах	11233	-	1662	1381	2804	3699	1687
проведение инженерных изысканий для обоснования создания ряда новых международных автодорожных маршрутов от западных границ Российской Федерации в направлении регионов Приволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов и государств - участников Содружества Независимых Государств	1600	-	500	600	500	-	-
строительство автомобильной дороги А-166 Чита - Забайкальск до границы с Китайской Народной Республикой	25	25	-	-	-	-	-
строительство и реконструкция участков автомобильной дороги "Амур" Чита - Хабаровск	10309	10309	-	-	-	-	-
Задача по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам федерального значения для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы							
Всего (федеральный бюджет) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	122139	12836,9	21867,1	18121	19717	24429	25168
Проекты по реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	51808	5117,5	9065,5	5468	7382	11238	13537

Расходы на мероприятия по развитию надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства	3502	-	661	628	573	838	802
Расходы на мероприятия по повышению уровня обустройства автомобильных дорог федерального значения (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	51621	7719,4	9734,6	8715	8560	8697	8195
Расходы на 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, автоматизированные системы управления движением	6440	-	1276	1155	1043	1539	1427
Расходы на мероприятия по обеспечению транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства	8768	-	1130	2155	2159	2117	1207
III. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы							
Расходы на мероприятия по научно-техническому и инновационному обеспечению подпрограммы "Автомобильные дороги", техническому регулированию дорожного хозяйства - всего	6487	380,1	1336	943	973	1424	1430,9

в том числе:								
федеральный бюджет	4541	266,1	955	650	670	998	1001,9	
внебюджетные источники	1946	114	381	293	303	426	429	
Расходы на мероприятия по проведению поисковых и фундаментальных исследований, прикладных научно-исследовательских работ (федеральный бюджет)	2493	166,1	558	340	349	540	539,9	
Расходы на мероприятия по научному обеспечению работ в области технического регулирования в дорожном хозяйстве - всего	1858	214	300	311	324	352	357	
в том числе:								
федеральный бюджет	980	100	158	164	171	192	195	
внебюджетные источники	878	114	142	147	153	160	162	
Расходы на мероприятия по проведению опытно-конструкторских работ - всего	2136	-	478	292	300	532	534	
в том числе:								
федеральный бюджет	1068	-	239	146	150	266	267	
внебюджетные источники	1068	-	239	146	150	266	267	
IV. Прочие расходы								
Итого прочих расходов	1328853,8	40214,9	78457,8	164193	273144	342483,5	430360,6	

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:								
федеральный бюджет	860853,8	37214,9	63457,8	134193	203144	192483,5	230360,6	
внебюджетные источники	468000	3000	15000	30000	70000	150000	200000	

из них:

Прочие нужды для решения задачи по обеспечению устойчивости функционирования
автомобильных дорог федерального значения

Всего (федеральный бюджет)	12256	1727,4	2356	2196	2047	2036	1893,6
Расходы на проведение работ в целях государственной регистрации прав на объекты недвижимости дорожного хозяйства федеральной собственности	2370	292	376	405	429	440	428
Расходы на информационное обеспечение дорожного хозяйства	8710,1	766,5	1891	1698	1521	1481	1352,6
Расходы на обеспечение сохранности автомобильных дорог общего пользования федерального значения	13	2	3	2	2	2	2
Расходы на правовое обеспечение подпрограммы	539	43	86	91	95	113	111
Расходы на 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,	527,5	527,5	-	-	-	-	-

автоматизированные системы
управления движением

Расходы на мероприятия по развитию надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства	70,4	70,4	-	-	-	-	-
---	------	------	---	---	---	---	---

Расходы на сопровождение государственных контрактов кредитными организациями	26	26	-	-	-	-	-
--	----	----	---	---	---	---	---

Прочие нужды для реализации мероприятия, направленного на создание системы платных автомобильных дорог

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

Расходы на реализацию инвестиционных проектов строительства и реконструкции платных автомобильных дорог - всего	1316597,8	38487,5	76101,8	161997	271097	340447,5	428467
---	-----------	---------	---------	--------	--------	----------	--------

в том числе:

субсидии Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании из них:	848597,8	35487,5	61101,8	131997	201097	190447,5	228467
---	----------	---------	---------	--------	--------	----------	--------

автомобильная дорога М-1 "Беларусь" - от Москвы до границы с Республикой Белоруссия	82299	10878,1	20226,5	18142,1	9678,1	13499,9	9874,3
--	-------	---------	---------	---------	--------	---------	--------

автомобильная дорога М-4 "Дон" - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-	140570	16212,3	21486,4	40229,2	35887	8916,8	17838,3
--	--------	---------	---------	---------	-------	--------	---------

Дону, Краснодар до Новороссийска							
скоростная автомобильная дорога Москва - Санкт- Петербург	315578,1	8281,3	9864,2	42135,3	80111,1	78869,2	96317
Центральная кольцевая автомобильная дорога, Московская область	154980,3	-	4492,9	15599,5	34932,7	48350	51605,2
автомобильная дорога М-3 "Украина" - от Москвы через Калугу, Брянск до границы с Украиной (на Киев)	41177,7	115,8	1025,5	740	11945,3	14420,1	12931
внебюджетные источники	468000	3000	15000	30000	70000	150000	200000

—

<*> Объем ассигнований из федерального бюджета на 2010 год на строительство и реконструкцию автомобильной дороги М-1 "Беларусь" - от Москвы до границы с Республикой Белоруссия (на Минск, Брест), а также на строительство и реконструкцию автомобильной дороги М-4 "Дон" - от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска включает в себя кассовые расходы в размере 981 млн. рублей и 19333,8 млн. рублей соответственно, которые произведет Федеральное дорожное агентство по исполнению начатых в 2009 году и ранее государственных контрактов до передачи указанных автомобильных дорог в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги". Остатки указанных ассигнований из федерального бюджета, не израсходованные до передачи автомобильных дорог в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги", подлежат передаче Государственной компании "Российские автомобильные дороги" в установленном порядке на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог Государственной компании.

Приложение N 4
к подпрограмме
"Автомобильные дороги"

МЕТОДИКА
РАСЧЕТА РАЗМЕРА МЕЖБЮДЖЕТНЫХ СУБСИДИЙ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО
БЮДЖЕТА БЮДЖЕТАМ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПОДПРОГРАММОЙ
"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ", УСЛОВИЯ И ПОРЯДОК
ИХ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 18.04.2011 N 293)

I. Общие положения

1. В соответствии с подпрограммой "Автомобильные дороги" (далее - подпрограмма) межбюджетные субсидии из федерального бюджета (далее - субсидии) предоставляются бюджетам субъектов Российской Федерации для софинансирования объектов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения (далее - объект).

2. Условиями предоставления субсидии являются:

а) включение в долгосрочную целевую программу, реализуемую за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации, объектов, строительство (реконструкция) которых направлено на достижение задач и показателей, предусмотренных подпрограммой, применительно к субъекту Российской Федерации;

б) наличие бюджетных ассигнований, предусмотренных в бюджете субъекта Российской Федерации (местном бюджете) на финансирование объектов;

в) наличие утвержденной проектной документации на объекты, положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий в отношении объектов;

г) обязательство субъектов Российской Федерации по обеспечению соответствия значений показателей, устанавливаемых нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, значениям показателей результативности предоставления субсидий, установленных

соглашениями между Федеральным дорожным агентством и высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации о предоставлении субсидий (далее - соглашение);

д) наличие в документах территориального планирования объектов или обязательство субъекта Российской Федерации (муниципального образования) о внесении их в документы территориального планирования.

3. Объекты, включаемые в долгосрочную целевую программу, реализуемую за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации, должны соответствовать критериям, установленным настоящей методикой.

4. Высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации (далее - заявитель) обеспечивает соблюдение сроков ввода в эксплуатацию объектов и финансирование их за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации в целях достижения целевых показателей результативности предоставления субсидий, установленных соглашениями.

5. Средства субсидии могут предоставляться субъектами Российской Федерации в порядке межбюджетных отношений местным бюджетам.

II. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации

6. Размер субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации, определяется по формуле:

$$C_i = C_{1i} + C_{2i},$$

где:

C_i - размер субсидий, предоставляемых бюджету i -го субъекта Российской Федерации;

C_{1i} - размер субсидий, предоставляемых бюджету i -го субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение;

C_{2i} - размер субсидий, предоставляемых бюджету i -го субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

III. Определение размера субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение

7. К объектам, имеющим общегосударственное или межрегиональное значение в целях подпрограммы, отнесены объекты, строительство (реконструкция) которых осуществляется во исполнение правовых актов и поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, содержащих указание на их реализацию.

8. Уровень софинансирования расходных обязательств субъектов Российской Федерации за счет субсидии на строительство (реконструкцию) объектов устанавливается на уровне не выше 95 процентов годового объема бюджетных инвестиций в объект.

9. Адресное (пообъектное) **распределение** субсидий, предоставляемых бюджетам субъектов Российской Федерации на софинансирование объектов, утверждается актом Федерального дорожного агентства по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации, Министерством регионального развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации.

IV. Расчет размера субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью

автомобильных дорог общего пользования по дорогам
с твердым покрытием

10. Предоставление субсидий бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, осуществляется на обеспечение указанной связью сельских населенных пунктов, отвечающих следующим критериям:

а) численность постоянно проживающих жителей в сельском населенном пункте 125 человек и более;

б) протяженность автомобильной дороги, являющейся подъездом от населенного пункта с численностью постоянно проживающих жителей 125 человек и более, до сети автомобильных дорог общего пользования не более чем 5 км;

в) проведение на территории сельских населенных пунктов и (или) в пределах производственной зоны этих населенных пунктов мероприятий, направленных на решение задач развития агропромышленного комплекса и сельских территорий.

11. Размер субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, определяется по формуле:

$$C2i = TP \text{ сумм } i \times Nkm,$$

где:

TP сумм i - сумма протяженности объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, соответствующих критериям, предусмотренным пунктом 10 настоящей методики, на софинансирование которых предоставляется субсидия;

Nkm - норматив субсидии из федерального бюджета на строительство (реконструкцию) 1 км автомобильной дороги с твердым покрытием, принятый равным 10 млн. рублей.

12. Уровень софинансирования расходного обязательства субъекта Российской Федерации за счет субсидии не может быть установлен выше 95 процентов годового объема бюджетных ассигнований, предусмотренных на софинансирование объектов.

13. Предоставление субсидий бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, осуществляется в соответствии со [сводным перечнем](#) таких объектов на соответствующий финансовый год, утверждаемым Федеральным дорожным агентством по согласованию с Министерством сельского хозяйства Российской Федерации и Министерством транспорта Российской Федерации (далее - сводный перечень).

14. Для включения объектов в сводный перечень заявитель ежегодно, до 1 сентября года, предшествующего году предоставления субсидии, представляет в Министерство сельского хозяйства Российской Федерации и Федеральное дорожное агентство заявки на получение субсидий (далее - заявки).

15. Заявки формируются заявителем совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах агропромышленного комплекса и дорожного хозяйства с учетом критериев, предусмотренных пунктом 10 настоящей методики.

16. К заявкам, представляемым в Федеральное дорожное агентство и Министерство сельского хозяйства Российской Федерации, прилагаются:

а) перечень объектов, направленных на прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, софинансирование которых планируется осуществлять за счет субсидии;

б) пояснительная записка с обоснованием необходимости включения конкретных объектов;
в) карты-схемы строящихся автомобильных дорог и искусственных сооружений на них с указанием пусковых комплексов;

г) справка, оформленная в произвольной форме, содержащая информацию о предполагаемой сметной стоимости строительства объектов по состоянию на 1 января текущего года;

д) заверенные органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации копии:

акта об утверждении проектной документации с указанием стоимости и основных характеристик объектов и положительного заключения органа государственной экспертизы на эту документацию;

титულных списков вновь начинаемых и строящихся объектов в текущем финансовом году и плановом периоде, утвержденных государственным заказчиком;

актов органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации (органа местного самоуправления) об утверждении планов мероприятий по строительству объектов;

утвержденной в установленном порядке региональной (муниципальной) целевой программы развития автомобильных дорог, в которую включаются предполагаемые к софинансированию объекты;

е) документы и материалы, подтверждающие проведение мероприятий, предусмотренных подпунктом "в" пункта 10 настоящей методики.

17. Заявитель несет ответственность за идентичность документов, представляемых в составе заявок, направляемых в Федеральное дорожное агентство и Министерство сельского хозяйства Российской Федерации.

18. Министерство сельского хозяйства Российской Федерации до 1 октября года, предшествующего году предоставления субсидии:

а) осуществляет проверку предлагаемых к строительству объектов на их соответствие критериям, предусмотренным подпунктом "в" пункта 10 настоящей методики;

б) представляет в Федеральное дорожное агентство предложения по формированию сводного перечня с распределением по субъектам Российской Федерации.

19. В случае если общий размер средств, запрашиваемых субъектами Российской Федерации, превышает сумму бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном бюджете на соответствующий финансовый год на предоставление указанных субсидий, распределение субсидий между субъектами Российской Федерации осуществляется в пределах средств, предусмотренных в федеральном бюджете на соответствующий год пропорционально количеству заявленных ими объектов, удовлетворяющих требованиям пункта 10 и подпункта "д" пункта 16 настоящей методики, с применением правила округления. Объем субсидии бюджету субъекта Российской Федерации распределяется в первую очередь на объекты, имеющие минимальное значение показателя протяженности автомобильной дороги от населенных пунктов до сети автомобильных дорог общего пользования, ввод которых в эксплуатацию обеспечивается в году предоставления субсидии, а также на завершение объектов, строительство которых софинансировалось из федерального бюджета в предыдущем году за счет субсидии.

20. Федеральное дорожное агентство на основе заявок, полученных от субъектов Российской Федерации, и предложений Министерства сельского хозяйства Российской Федерации с учетом особенностей, предусмотренных пунктом 19 настоящей методики, формирует сводный перечень.

21. [Сводный перечень](#) утверждается Федеральным дорожным агентством до 25 декабря года, предшествующего году предоставления субсидии.

V. Порядок предоставления субсидий

22. Субсидии предоставляются на основании соглашения, в котором должны быть предусмотрены:

а) целевое назначение субсидии;

б) размер предоставляемой субсидии, условия предоставления и расходования субсидии;

в) значения показателей результативности предоставления субсидии;

г) предоставление заявителем в Федеральное дорожное агентство заверенной в установленном порядке копии положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий в отношении объекта;

д) предоставление заявителем в Федеральное дорожное агентство копии документа об утверждении государственным заказчиком проектной документации и результатов инженерных изысканий в отношении объекта;

е) обязательство заявителя о предоставлении в Федеральное дорожное агентство в месячный срок после заключения соглашения копии нормативного акта субъекта Российской Федерации, утверждающего перечень объектов с указанием объемов средств на финансирование расходного обязательства, источником финансового обеспечения которого является субсидия;

ж) обязательство заявителя о представлении ежеквартальных отчетов о расходах бюджета субъекта Российской Федерации (местного бюджета), источником финансового обеспечения которых является субсидия, по форме, устанавливаемой соглашением, и достижении значения целевого показателя результативности использования субсидии в порядке, предусмотренном соглашением;

з) последствия недостижения субъектом Российской Федерации установленных значений показателей результативности предоставления субсидии;

и) ответственность сторон за нарушение условий соглашения;

к) иные положения, регулирующие порядок предоставления субсидии.

23. Субсидии предоставляются бюджетам субъектов Российской Федерации в пределах лимитов бюджетных обязательств, предусмотренных Федеральному дорожному агентству в установленном порядке на цель, предусмотренную пунктом 1 настоящей методики.

24. Перечисление субсидий в бюджеты субъектов Российской Федерации осуществляется в установленном порядке на счета территориальных органов Федерального казначейства, открытые для учета поступлений и их распределения между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации, для последующего перечисления в установленном порядке в бюджеты субъектов Российской Федерации.

25. Оценка эффективности использования субсидии осуществляется Федеральным дорожным агентством исходя из степени достижения субъектами Российской Федерации установленных соглашениями следующих значений показателя результативности предоставляемых субсидий:

а) для субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, имеющих общегосударственное или межрегиональное значение, - протяженность вводимых в эксплуатацию автомобильных дорог (км);

б) для субсидий, предоставляемых бюджету субъекта Российской Федерации на софинансирование объектов, направленных на прирост количества сельских населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием, - увеличение количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием (единиц).

26. В случае если в отчетном финансовом году субъектом Российской Федерации не достигнуто значение показателя результативности предоставления субсидий, установленное соглашением, субсидии в очередном финансовом году такому субъекту Российской Федерации не предоставляются до устранения субъектом Российской Федерации отставания от установленного значения показателя результативности предоставления субсидий.

27. Заявитель в соответствии с законодательством Российской Федерации несет ответственность за нарушение условий, установленных настоящей методикой, и недостоверность сведений, содержащихся в документах, представляемых в федеральные органы исполнительной власти в целях получения субсидий.

28. Предоставление субсидий приостанавливается в установленном порядке в случае нарушения заявителем условий соглашения.

При невозможности устранения допущенного заявителем нарушения условий соглашения предоставление субсидий прекращается.

29. Контроль за соблюдением субъектами Российской Федерации условий предоставления субсидий осуществляется Федеральной службой финансово-бюджетного надзора и Федеральным дорожным агентством.

30. Сроки, установленные пунктами 14, 18 и 21 настоящей методики, применяются при формировании и утверждении сводного перечня на 2012 год и последующие годы.

Приложение N 5
к подпрограмме
"Автомобильные дороги"

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ
СУБСИДИЙ, ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫХ БЮДЖЕТУ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, НА СОФИНАНСИРОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ, НАПРАВЛЕННЫХ
НА ПРИРОСТ КОЛИЧЕСТВА НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, ОБЕСПЕЧЕННЫХ
ПОСТОЯННОЙ КРУГЛОГОДИЧНОЙ СВЯЗЬЮ С СЕТЬЮ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПО ДОРОГАМ С ТВЕРДЫМ ПОКРЫТИЕМ

Утратило силу. - [Постановление](#) Правительства РФ от 18.04.2011 N 293.

РАСЧЕТ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДПРОГРАММЫ
"АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2040 годы - всего	В том числе						
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2040 годы
I. Общественная эффективность								
Доходы от реализации проектов	52484,5	-	386,6	427	474,1	525,5	582,7	50088,6
Расходы на реализацию проектов	4117,8	177,6	500,4	589,4	679,8	1031,1	1139,5	-
Чистый доход	48366,7	-177,6	-113,9	-162,4	-205,7	-505,6	-556,8	50088,6
Чистый дисконтированный доход	4205,4	-177,6	-100,8	-127,2	-142,5	-310,1	-302,2	5365,8
II. Коммерческая эффективность <*>								
Доходы от реализации проектов	4090,8	0,1	1	3,7	8,4	17,6	30,5	4029,4
Расходы на реализацию проектов	469,9	3,3	15,4	30,3	70,3	150,3	200,3	-
Чистый доход	3620,8	-3,2	-14,4	-26,6	-61,9	-132,7	-169,8	4029,4
Чистый дисконтированный доход	99,6	-3,2	-12,7	-20,8	-42,9	-81,4	-92,2	352,8
III. Бюджетная эффективность								

Доходы бюджетов от реализации проектов	15847,4	43,6	229,5	304,1	363,9	493,7	608,6	13803,9
Расходы бюджетов всех уровней на реализацию проектов	3647,9	174,3	485	559,1	609,5	880,8	939,2	-
Чистый доход	12199,5	-130,7	-255,6	-255	-245,6	-387,1	-330,6	13803,9
Чистый дисконтированный доход	347,2	-130,7	-226,2	-199,7	-170,2	-237,4	-179,4	1490,7

<*> Коммерческая эффективность рассчитывается только для проектов строительства платных дорожных объектов.

ПОДПРОГРАММА
"МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ" ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ "РАЗВИТИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076, от 03.11.2011 N 886)

ПАСПОРТ
ПОДПРОГРАММЫ "МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ"

Наименование подпрограммы	- подпрограмма "Морской транспорт"
Дата принятия решения о разработке подпрограммы	- распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. N 781-р
Государственный заказчик подпрограммы	- Федеральное агентство морского и речного транспорта
Государственный заказчик - координатор подпрограммы	- Министерство транспорта Российской Федерации
Основные разработчики подпрограммы	- федеральное государственное учреждение "Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта" (головной разработчик), открытое акционерное общество "Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт морского транспорта "Союзморниипроект"
Цели и задачи подпрограммы	- целями подпрограммы являются: повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения; повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны; повышение безопасности и устойчивости транспортной системы. Задачами подпрограммы являются: обеспечение роста перевозок грузов и пассажиров по социально значимым маршрутам; увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности российского транспортного флота; обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта
Важнейшие целевые	- объем перевалки грузов в российских морских портах

индикаторы и показатели подпрограммы	составит в 2015 году 774 млн. тонн; дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет до 22,6 млн. тонн; дедвейт морского транспортного флота под российским флагом возрастет до 14,6 млн. тонн; прирост производственной мощности российских портов составит 454 млн. тонн в год
Сроки реализации подпрограммы	- 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования подпрограммы	<p>- общий объем финансирования подпрограммы - 635,8 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:</p> <p>средства федерального бюджета - 182 млрд. рублей; внебюджетные средства - 453,8 млрд. рублей.</p> <p>Из общего объема финансирования капитальные вложения составляют 634,8 млрд. рублей,</p> <p>научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 0,36 млрд. рублей,</p> <p>прочие нужды - 0,64 млрд. рублей</p> <p>(в ред. Постановления Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)</p>
Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели социально-экономической эффективности подпрограммы	<p>- объем перевалки грузов в российских портах в 2015 году по сравнению с 2009 годом возрастет в 1,5 раза;</p> <p>суммарный дедвейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет на 24,2 процента;</p> <p>дедвейт морского транспортного флота под российским флагом возрастет в 2,2 раза.</p> <p>Предполагается обеспечить потребность экономики в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов в морских портах, создать условия для развития международных транспортных коридоров, повысить конкурентоспособность российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке, улучшить транспортное обслуживание труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, в том числе с использованием Северного морского пути, обеспечить развитие пассажирских перевозок, повысить уровень безопасности судоходства, снизить отрицательное воздействие на окружающую среду.</p> <p>Общественная эффективность подпрограммы (интегральный эффект до 2040 года в ценах соответствующих лет) оценивается в 771 млрд. рублей, коммерческая - 518,3 млрд. рублей, бюджетная - 207,4 млрд. рублей.</p> <p>В морских портах будет создано 14 тыс. новых рабочих мест</p>

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Морской транспорт играет важную роль в развитии экономики Российской Федерации и решающую роль в транспортном обеспечении ее внешнеэкономических связей. Им перевозится более 60 процентов внешнеторговых грузов. Основные направления деятельности морского транспорта:

выполнение экспортно-импортных, транзитных и каботажных (в том числе арктических) морских перевозок;

транспортное обслуживание труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, где морской транспорт является практически единственным видом транспорта, способным перевозить крупные партии грузов, обеспечивая тем самым жизнедеятельность малых народов и освоение природных богатств обширных регионов страны;

обеспечение транспортной связи с Калининградской областью без пересечения территорий других государств;

выполнение функции резерва Военно-Морского Флота.

Перевалка грузов в российских портах в последние годы росла ускоренными темпами и в 2006 году достигла 421 млн. тонн, что вдвое больше, чем в 2001 году и в 3,7 раза больше, чем в 1993 году. Соответственно в эти годы возросли грузооборот российских портов и интенсивность судоходства на подходах к ним.

В то же время создание специализированных перегрузочных комплексов шло гораздо медленнее.

Наблюдается недостаток специализированных терминалов по перевалке массовых (навалочных и наливных) грузов в Северо-Западном и Южном бассейнах. В портах стран Балтии в 2006 году было перегружено 68 процентов российского угля, более 45 процентов минеральных удобрений и 45 процентов нефтепродуктов, экспортируемых через Балтийский бассейн, а в портах Украины - 76 процентов угля и 56 процентов минеральных удобрений, экспортируемых через Черноморско-Азовский бассейн.

Динамичное развитие контейнерных перевозок морским транспортом требует опережающего развития специализированных контейнерных терминалов в портах всех морских бассейнов страны.

Недостаточные глубины в акватории и подходных каналах большинства российских портов существенно снижают их конкурентоспособность, так как не позволяют обрабатывать современные крупнотоннажные суда.

Судоходные пути в зоне ответственности Российской Федерации не достаточно оборудованы современными навигационными средствами. На подходах к ряду портов отсутствуют системы управления движением судов, что является одной из основных причин навигационных аварий.

До настоящего времени не выполнены полностью принятые Российской Федерацией обязательства по созданию в территориальном море объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности и систем передачи навигационной информации.

Количество ледоколов недостаточно для организации надежного обеспечения зимней навигации на подходах и в портах замерзающих морей, что приводит к сезонному снижению их грузооборота. Возраст большинства ледоколов значительно превышает нормативный срок службы.

Резкое увеличение объемов перевозки нефти морем и рост грузоподъемности танкеров создают предпосылки к росту количества случаев разлива нефти и объемов разлива. Между тем состояние производственной базы подразделений федерального государственного учреждения "Госморспасслужба России" в морских бассейнах не позволяет им своевременно реагировать на возможные разливы нефти, так как находящихся в их распоряжении судов и оборудования недостаточно для решения современных задач.

Уровень подготовки специалистов морского транспорта отстает от действующих мировых стандартов, а объемы их подготовки не удовлетворяют потребности отрасли, особенно по командному составу.

Большая часть транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией (63 процента), работает под иностранными флагами и перевозит грузы иностранных фрахтователей. Под российским флагом работает преимущественно физически и морально устаревший флот, средний возраст судов которого составляет 24 года.

В условиях продолжающегося экономического роста и увеличения объемов внешней торговли необходим переход от модернизации морского транспорта к его развитию в рамках единой транспортной системы страны.

При подготовке подпрограммы "Морской транспорт" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)" (далее - подпрограмма) были проанализированы 2 варианта решения указанных проблем. Первый вариант предусматривает реализацию отдельных проектов. Второй вариант предполагает решение проблем с применением программно-целевого метода, позволяющего обеспечить оптимальное решение путем координации усилий транспортных организаций, частных инвесторов и государства. Предпочтение было отдано второму варианту.

Существующие экономические предпосылки реализации крупных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры морского транспорта и транспортного флота позволяют рассчитывать на их успешную реализацию при условии адекватной организационной и ресурсной обеспеченности. При этом конечные результаты, связанные с ускорением темпов строительства транспортных инфраструктурных объектов, сокращением времени доставки грузов, формированием дополнительных бюджетных поступлений за счет увеличения налоговой базы и роста объемов перевозок, обеспечивают высокую бюджетную эффективность подпрограммы.

II. Основные цели и задачи, сроки реализации подпрограммы, целевые индикаторы и показатели

Целями подпрограммы являются:

- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение безопасности и устойчивости транспортной системы.

Для повышения доступности услуг транспортного комплекса для населения требуется обеспечить рост перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах, что позволит существенно повысить уровень транспортного обеспечения труднодоступных районов страны - Крайнего Севера и Дальнего Востока, в том числе с использованием Северного морского пути, транспортного сообщения с Калининградской областью, и таким образом обеспечить прогнозируемый спрос на социально значимые пассажирские перевозки морским транспортом.

Для повышения конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализации транзитного потенциала страны необходимо увеличить пропускную способность российских морских портов и провозную способность морского транспортного флота, что позволит удовлетворить прогнозируемый количественный и качественный спрос на услуги по перевалке российских экспортно-импортных и международных транзитных грузов в российских морских портах, повысить потенциал внешней торговли, существенно увеличить объемы экспорта транспортных услуг, включающих перевалку внешнеторговых грузов в морских портах и перевозку флотом под флагом Российской Федерации в международном сообщении.

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. Развитие материальной базы учебных заведений морского транспорта позволит привести ее в соответствие с современными требованиями, создать основу для кадрового обеспечения работы отрасли в условиях инновационного развития Российской Федерации.

Реализацию подпрограммы предусматривается осуществить в 2010 - 2015 годах.

Поставленным в подпрограмме целям и задачам соответствуют задания по целевым индикаторам и показателям, приведенным в [Приложении N 1](#).

III. Мероприятия подпрограммы

Для обеспечения устойчивой и эффективной работы морского транспорта, повышения его безопасности и удовлетворения растущих потребностей населения и экономики в перевозках в подпрограмме предусматриваются:

капитальные вложения на развитие материальной базы морского транспорта и его учебных заведений, осуществляемые за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников;

научно-исследовательские работы, обеспечивающие решение задач подпрограммы в сфере ответственности государства и осуществляемые за счет средств федерального бюджета;

мероприятия по обеспечению организационной и правовой поддержки выполнения функций государственного заказчика подпрограммы, осуществляемые за счет средств федерального бюджета.

Основным принципом разработки подпрограммы является формирование инвестиционных проектов, обеспечивающих достижение стратегических целей и решение задач развития морского транспорта.

Для решения задачи по обеспечению роста перевозок грузов и пассажиров по социально значимым маршрутам предусматривается строительство железнодорожных и автопассажирских паромов для обеспечения сообщения с Калининградской и Сахалинской областями, строительство грузопассажирских и грузовых судов для доставки грузов и пассажиров в удаленные районы Дальнего Востока, строительство автопассажирских паромов и пассажирских судов для перевозок в сообщении с портом Сочи.

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

На территории Северного бассейна предусматривается реконструкция подходного канала порта Архангельск, на территории Балтийского бассейна - развитие объектов инфраструктуры, находящихся в федеральной собственности, в морских портах Санкт-Петербург, Высоцк, Усть-Луга, Балтийск, на территории Черноморско-Азовского бассейна - развитие портов Таганрог, Кавказ, на территории Каспийского бассейна - достройка объектов инфраструктуры порта Оля, на территории Дальневосточного бассейна - развитие портов Ванино, Петропавловск-Камчатский, Находка, Холмск, Анадырь, а также порта в районе пос. Набиль. Создание современных международных пассажирских комплексов предусматривается в морских портах Санкт-Петербург и Сочи.

Для повышения конкурентоспособности и провозной способности морского транспортного флота предусматривается его пополнение новыми современными конкурентоспособными судами различного назначения - газовозами, танкерами, танкерами-продуктовозами, балкерами, лесовозами, контейнеровозами, судами типа "ро-ро", универсальными судами. Транспортный флот пополнится 130 судами суммарным дедвейтом 6,2 млн. тонн.

Для решения задачи по обеспечению надежности и безопасности функционирования морского транспорта предусматриваются:

строительство и реконструкция систем управления движением судов, объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации и на трассах Северного морского пути строительство и реконструкция станций приема и обработки информации Международной спутниковой системы поиска и спасания "КОСПАС-САРСАТ";

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

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

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

повышение технической оснащенности государственного морского надзора.

Описание важнейших инвестиционных проектов подпрограммы представлено в [Приложении N 2](#).

Для достижения целей и решения задач подпрограммы необходимо научно-техническое обеспечение ее реализации, что предусматривает проведение следующих работ:

научное обеспечение мониторинга подпрограммы, определение эффективности реализации программных мероприятий;

мониторинг влияния реализации программных мероприятий на изменение грузовой базы и рынок транспортных услуг, а также соответствия отрасли потребностям экономики и социальной сферы страны;

повышение комплексной безопасности и устойчивости морской транспортной системы;

разработка методов использования судов государственного назначения, танкеров, судов обслуживающего флота, обеспечивающих снижение потребности в их количестве и эксплуатационных расходов;

подготовка научно обоснованных предложений по пересмотру действующих и разработке новых отраслевых стандартов качества;

анализ использования государственного имущества в морских портах и подготовка предложений по совершенствованию отношений в этой области, направленных на повышение пропускной способности портов и их конкурентоспособности;

анализ программ подготовки специалистов в отраслевых учебных заведениях на соответствие международным требованиям и подготовка предложений по их корректировке;

разработка информационно-вычислительных систем автоматизации технологических и управленческих процессов;

анализ использования средств производства в морских портах и подготовка предложений по совершенствованию технологии перевалки грузов, направленных на повышение пропускной способности портов и их конкурентоспособности.

Подпрограмма включает также мероприятия по обеспечению организационной и правовой поддержки выполнения функций государственного заказчика подпрограммы, организации юридического сопровождения процессов управления ее реализацией, заключения и исполнения государственных контрактов, осуществления судебной и внесудебной защиты государственных интересов. Финансирование этих мероприятий предусматривается осуществлять за счет средств федерального бюджета.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения подпрограммы

Общий объем финансирования подпрограммы составляет 635,8 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе средства федерального бюджета - 182 млрд. рублей, внебюджетные средства - 453,8 млрд. рублей.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Общий объем финансирования включает в себя:

капитальные вложения - 634,8 млрд. рублей;

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 0,36 млрд. рублей;

прочие нужды - 0,64 млрд. рублей.

Расходы на реализацию подпрограммы с распределением по годам, направлениям расходования и источникам финансирования приведены в [Приложении N 3](#).

Основой достижения целей подпрограммы является участие частного капитала в создании экономического потенциала развития морского транспорта. Основным источником финансирования подпрограммы являются внебюджетные средства, которые составляют 453,8 млрд. рублей, или 71 процент общего объема финансирования подпрограммы.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Привлечение внебюджетных инвестиций в предусмотренных подпрограммой объемах обеспечивается путем реализации механизмов государственно-частного партнерства.

Базовым принципом привлечения внебюджетных инвестиций является разделение инвестиционных проектов на 2 составляющие - строительство объектов инфраструктуры портов (причалы, складские площади, производственные здания и сооружения и др.), осуществляемое за счет средств частных инвесторов, и создание объектов государственной собственности (акватории, каналы, системы управления движением судов и др.), финансируемое за счет средств федерального бюджета или с использованием других механизмов государственной поддержки.

Средства федерального бюджета, необходимые для реализации подпрограммы, составляют 182 млрд. рублей, или 28,5 процентов.

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

V. Механизм реализации подпрограммы

Общее управление реализацией подпрограммы осуществляется государственным заказчиком подпрограммы - Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Основными целями и задачами управления реализацией подпрограммы являются:

обеспечение эффективного и целевого использования средств, включая средства государственной поддержки;

разработка инвестиционных предложений и поиск инвесторов;

осуществление контроля при реализации инвестиционных проектов и передача в эксплуатацию законченных объектов.

Отбор организаций - исполнителей подпрограммы осуществляется на конкурсной основе.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности реализации подпрограммы

Экономический эффект от реализации мероприятий по развитию морского транспорта формируется за счет увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок, перевалки грузов в морских портах.

Дополнительным эффектом от реализации подпрограммы является развитие всей экономики Российской Федерации за счет сокращения совокупных транспортных издержек, развития производства и социальной сферы.

Оценка эффективности подпрограммы производится на основе показателей общественной, коммерческой и бюджетной эффективности, в качестве которых использованы показатели интегрального дисконтированного эффекта и срок окупаемости мероприятий с учетом дисконтирования.

Общественная эффективность подпрограммы в виде чистого дисконтированного дохода в ценах соответствующих лет составляет 771 млрд. рублей, коммерческая - 518,3 млрд. рублей, бюджетная - 207,4 млрд. рублей.

По расчетам, окупаемость капитальных вложений на реализацию мероприятий подпрограммы наступает при оценке коммерческой и общественной эффективности в 2017 году, бюджетной эффективности - в 2016 году.

Расчет показателей эффективности подпрограммы приведен в [Приложении N 4](#).

Реализация подпрограммы позволит:

обеспечить потребность российской экономики и внешней торговли в перевалке экспортно-импортных, транзитных и каботажных грузов в морских портах за счет роста их производственной мощности, повышения технологического и организационного уровня;

укрепить взаимосвязь морского транспорта со смежными видами транспорта, грузовладельцами, иностранными партнерами в рамках межотраслевой транспортной координации;

создать условия для развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации;

увеличить провозную способность и повысить конкурентоспособность российского морского транспортного флота на мировом фрахтовом рынке;

улучшить транспортное обслуживание труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока, что будет способствовать решению социально-экономических проблем проживающих там малых народов.

В результате реализации мероприятий подпрограммы:

объем перевалки грузов в российских портах в 2015 году возрастет в 1,5 раза по сравнению с 2009 годом;

суммарный дедейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией, возрастет на 24,2 процента;

дедейт морского транспортного флота под российским флагом возрастет в 2,2 раза.

Предусмотренные подпрограммой мероприятия по вводу в эксплуатацию новых производственных мощностей в морских портах приведут к увеличению количества рабочих мест и решению ряда социальных вопросов.

Всего в 2010 - 2015 годах в морских портах будут введены в эксплуатацию перегрузочные комплексы суммарной мощностью 454 млн. тонн в год, что обеспечит создание около 14 тыс. новых рабочих мест.

Ввод в эксплуатацию высокопроизводительных перегрузочных комплексов способствует улучшению условий труда портовых рабочих и повышению уровня охраны окружающей природной среды. В результате реализации подпрограммы подавляющая часть пылящих грузов (уголь, минеральные удобрения и др.) будет перегружаться на специализированных комплексах с применением новейших технологий, что позволит не только повысить интенсивность грузовых работ, но и существенно сократить долю ручного труда, улучшить экологическую обстановку в портах, прибрежных зонах и в населенных пунктах, где эти порты расположены.

Снижение экологических рисков при реализации инвестиционных проектов обеспечивается также путем применения механизмов страхования ответственности при заключении государственных контрактов и инвестиционных договоров.

Развитие систем навигации и связи, ввод в эксплуатацию судов обеспечивающего флота значительно повысят уровень безопасности судоходства и охраны человеческой жизни на море.

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ
ПОДПРОГРАММЫ "МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ"

	Единица измерения	2009 год	2010 - 2015 годы - всего	В том числе					
				2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Целевые индикаторы									
1. Объем перевалки грузов в российских морских портах <*>	млн. тонн в год	515	-	542	585	630	670	720	774
2. Дедевейт морского транспортного флота, контролируемого Российской Федерацией <***>	млн. тонн	17,4	-	18,7	19	19,8	20,2	21,7	22,6
3. Дедевейт морского транспортного флота под российским флагом <***>	"-"	6,7	-	7,2	9,3	10,4	11,7	13,1	14,6
II. Целевые показатели									
4. Количество построенных судов, работающих на социально значимых маршрутах	единиц	-	21	-	1	8	8	1	3
5. Прирост производственной мощности российских	млн. тонн в год	65,7	454	24	8	53,2	59,6	117,2	192

портов

6.	Пополнение транспортного флота <***>	дедвейт тыс. тонн	-	6116,5	902,2	634,8	1054,4	615	1742,7	1167,4
7.	Поставки судов обеспечивающего флота	единиц	12	90	10	14	14	17	15	20

<*> С учетом мощностей по подпрограмме "Развитие экспорта транспортных услуг" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)".

<*> Мониторинг целевых индикаторов и показателей подпрограммы осуществляется 1 раз в год.

Приложение N 2
к подпрограмме
"Морской транспорт"

ОПИСАНИЕ
ВАЖНЕЙШИХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПОДПРОГРАММЫ
"МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076, от 03.11.2011 N 886)

1. Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры
в морском порту Ванино, Хабаровский край

Описание	- создание лесного комплекса на южном берегу бухты Ванина путем продолжения причала N 20 в составе 2 причалов; комплекса металлогрузов на северном берегу бухты в зоне причала N 8. Общая длина причалов составляет 900 метров. Имеется декларация о намерениях и инвестировании в строительство в морском порту Ванино перегрузочных комплексов для отгрузки на экспорт лесоматериалов и металлов
Цели и основные задачи	- увеличение отгрузки на экспорт лесоматериалов и металлов
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение грузооборота на 3,1 млн. тонн в год, в том числе лесных грузов - на 1,3 млн. тонн и металлов - на 1,8 млн. тонн
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2012 годы; строительство - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 28721,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2671,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 26050 млн. рублей

2. Строительство объектов инфраструктуры в морском порту
Ванино, бухта Мучке, Хабаровский край

Описание	- строительство на северном берегу бухты Мучке транспортно-перегрузочного комплекса для перевалки угля, руды и лесных грузов с системой управления движением судов
Цели и основные задачи	- увеличение отгрузки на экспорт угля, железной

руды и леса

- Основные ожидаемые результаты реализации - общий грузооборот составит 26,42 млн. тонн
- Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 19857,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 495 млн. рублей; внебюджетных источников - 19362,4 млн. рублей

3. Реконструкция причалов N 1 - 7 и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса в порту Высоцк, г. Высоцк, Ленинградская область

- Описание - реконструкция причалов N 1 - 7 и дноуглубление акватории и подходного канала для развития угольного комплекса в порту Высоцк со следующими показателями: расчетное судно дедвейтом 35 тыс. тонн, длина фронта реконструируемых причалов - 681,2 пог. м, объем дноуглубительных работ - 12,8 куб. м, количество реконструируемых молов - 2
- Цели и основные задачи - увеличение отгрузки угля на экспорт
- Основные ожидаемые результаты реализации - увеличение грузооборота порта Высоцк
- Этапы и сроки реализации - реконструкция - 2010 - 2013 годы
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 10546,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 497,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 10049,2 млн. рублей

4. Строительство портового железнодорожного сортировочного парка морского порта Махачкала, Республика Дагестан

- Описание - строительство портового железнодорожного парка морского порта Махачкала, включая железнодорожные пути приемки, сортировки и отправки составов, средства автоматизации и централизации
- Цели и основные задачи - обслуживание построенных перегрузочных комплексов сухогрузной гавани, включая железнодорожно-паромный комплекс
- Основные ожидаемые результаты реализации - обеспечение эксплуатационных характеристик причальных сооружений, совершенствование эксплуатационных характеристик, обеспечение повышения пропускной способности сухогрузной гавани порта на 2,6 млн. тонн
- Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 год
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 100 млн. рублей (федеральный бюджет)

5. Реконструкция объектов инфраструктуры порта Выборг, Ленинградская область

Описание	- реконструкция объектов инфраструктуры порта Выборг для обеспечения приема судов дедвейтом 13 - 15 тыс. тонн, в том числе проведение реконструкции причала N 5 и дноуглубительных работ. Доведение грузооборота до 3 млн. тонн в год. Наряду с перевалкой угля порт будет наращивать грузооборот минеральных удобрений, лесных грузов и объемы контейнерных перевозок
Цели и основные задачи	- увеличение отгрузки на экспорт угля, минеральных удобрений, леса и контейнеров
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение грузооборота порта Выборг до 3 млн. тонн в год
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 15650 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 600 млн. рублей; внебюджетных источников - 15050 млн. рублей

6. Реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Санкт-Петербург

Описание	- реконструкция причалов N 12 - 14, 25 - 26 и 28 порта Санкт-Петербург с выполнением дноуглубительных работ для обеспечения перевалки генеральных грузов, создание причального комплекса для отстоя ледокольного флота после завершения зимней навигации
Цели и основные задачи	- создание дополнительных производственных мощностей по перевалке сухогрузов и дополнительных рабочих мест. Строительство причалов на неосвоенной территории в районе базы ремонта контейнеров позволит обеспечить размещение ледоколов и проведение на них профилактических работ
Основные ожидаемые результаты реализации	- универсальный комплекс на причалах N 12 - 14 рассчитывается на перевалку 1 млн. тонн грузов в год; на причалах N 25 - 26 и 28 будут перегружаться генеральные грузы в объеме 1 млн. тонн в год. Общий прирост мощности составит 2 млн. тонн в год
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1410 млн. рублей (федеральный бюджет)

7. Реконструкция Санкт-Петербургского морского канала и инфраструктуры порта

Описание	- реконструкция главного фарватера Санкт-Петербургского морского канала в составе
----------	---

кронштадтского корабельного фарватера от ПК 337 + 150 до перегрузочного комплекса 311, от перегрузочного комплекса 311 до причалов N 3, 4 нефтяной гавани и причалов N 106, 107 угольной гавани. Реконструкция корабельного фарватера от перегрузочного комплекса нулевого до северного кронштадтского фарватера, комплексное развитие инфраструктуры порта за счет средств частных инвесторов

Цели и основные задачи - увеличение грузооборота морского порта Санкт-Петербург, обеспечение безопасности захода судов большой грузоподъемности

Основные ожидаемые результаты реализации - уменьшение простоя судов, снижение аварийности

Этапы и сроки реализации - реконструкция - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 23550 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 10500 млн. рублей; внебюджетных источников - 13050 млн. рублей

8. Строительство морского пассажирского терминала на Васильевском острове (г. Санкт-Петербург). Строительство за счет средств федерального бюджета объектов (подходной канал, акватория, пункт пропуска через государственную границу) и реконструкция участка морского фарватера N 11, систем безопасности средств навигационного обеспечения

Описание - строительство морского пассажирского терминала на Васильевском острове в г. Санкт-Петербурге для приема круизных судов вместимостью до 3500 пассажиров, в том числе оградительных сооружений, пассажирских причалов, подходных каналов и береговой портовой инфраструктуры

Цели и основные задачи - привлечение потока иностранных туристов в г. Санкт-Петербург

Основные ожидаемые результаты реализации - мощность по проекту первого перегрузочного комплекса - 1,2 млн. человек, полное развитие - до 3,98 млн. человек

Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2011 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 10564,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 474,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 10090 млн. рублей

9. Реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Санкт-Петербург (реконструкция акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного, Восточного и Екатерининговского бассейнов, включая снос Кривой дамбы и реконструкцию причалов порта)

Описание - дноуглубление акватории морского порта Санкт-

Петербург для приемки крупнотоннажных судов и обеспечения безопасных условий плавания в акватории порта, реконструкция инфраструктуры порта

Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности портовых перегрузочных комплексов
Основные ожидаемые результаты реализации	- создание благоприятных условий для подхода судов к перегрузочным комплексам и увеличение пропускной способности порта по перевалке грузов российской внешней торговли
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 20300 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1300 млн. рублей; внебюджетных источников - 19000 млн. рублей

10. Реконструкция объектов федеральной собственности в порту Петропавловск-Камчатский, Камчатский край (укрепление сейсмоустойчивости)

Описание	- реконструкция объектов федеральной собственности в порту Петропавловск-Камчатский с усилением их сейсмоустойчивости до уровня требований нормативных документов
Цели и основные задачи	- повышение безопасности объектов порта с учетом сейсмоустойчивости, увеличение грузооборота, повышение конкурентоспособности
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение сейсмоустойчивости объектов портовой инфраструктуры и обеспечение перевалки грузов в объеме 3 млн. тонн в год
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; строительство, реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 4385 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1285 млн. рублей; внебюджетных источников - 3100 млн. рублей

11. Формирование акватории южной и северной частей морского торгового порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, строительство специализированных причалов, Ленинградская область

Описание	- проведение в морском порту Усть-Луга дноуглубительных работ по формированию акватории терминалов для перевалки контейнеров и других экспортно-импортных грузов, строительство за счет средств внебюджетных источников специализированных причалов по перевалке контейнеров, генеральных грузов и усовершенствование технологии перевалки угля путем оснащения комплексов современным оборудованием
----------	--

Цели и основные задачи	- развитие перегрузочных комплексов, повышение конкурентоспособности порта
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение пропускной способности порта
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2011 годы; строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 55640,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 16660,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 38980 млн. рублей

12. Развитие морского торгового порта Усть-Луга

Описание	- 1-й этап - строительство дамбы в морском торговом порту Усть-Луга длиной 1,8 км для предотвращения возникновения во внутренней акватории волнения, вызывающего перебой в производстве грузовых операций, а также обеспечения спокойной стоянки судов у причалов, удобного и безопасного подхода судов к причалам; 2-й этап - строительство базы обеспечивающего флота в морском торговом порту Усть-Луга, в том числе 5 причалов общей длиной 532 м, и создание акватории, территории и других объектов портовой инфраструктуры
Цели и основные задачи	- защита акватории порта от волнения и наносов, обслуживание судов транспортного флота, заходящих в порт
Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство оградительных сооружений позволит организовать закрытую акваторию в южном районе порта, защищенную от волнения и наносов, создать перспективу для развития дополнительных терминалов, обеспечить подъезд транспорта; предоставление всего комплекса услуг по обслуживанию транспортных судов (ледокольная проводка, лоцманское обеспечение, бункеровка топливом, приемка с судов мусора и др.)
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 4562 млн. рублей (федеральный бюджет)

13. Строительство морского порта в г. Беломорске, Архангельская область

Описание	- строительство в г. Беломорске морского порта, в состав которого войдут два грузовых района - специализированный угольный комплекс мощностью 8 млн. тонн в год и универсальный комплекс мощностью 1 млн. тонн в год
Цели и основные задачи	- снижение дефицита портовых мощностей на севере России, загрузка имеющихся пропускных мощностей Беломорско-Балтийского канала
Основные ожидаемые	- строительство морского глубоководного порта,

результаты реализации	способного принимать суда дедеветом до 30 тыс. тонн (в перспективе до 70 тыс. тонн), позволит обеспечить кратчайшую транспортную связь Урала, Сибири, Казахстана, Средней Азии и Китая с Северной Европой, потребность в увеличении объемов перевозки грузов по Северному морскому пути. Создание современного перевалочного центра позволит морскому порту в г. Беломорске войти в транснациональные транспортные коридоры "Север - Юг", "Северо-Запад - Урал - Китай"
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 6700 млн. рублей (внебюджетные источники)

14. Строительство объектов федеральной собственности морского порта Оля, Астраханская область

Описание	- строительство в составе первого грузового района морского порта причалов N 4, 5, 6, 6а, 7, 8, 9 и портового флота, искусственно образованной портовой территории, объектов инженерной инфраструктуры, региональной системы безопасности мореплавания, проведение дноуглубительных работ
Цели и основные задачи	- обеспечение функционирования международного транспортного коридора "Север - Юг"
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение грузооборота первого грузового района порта до 4 млн. тонн в год
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 14098,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 227,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 13871 млн. рублей

15. Строительство терминала по перевалке сжиженного газа в пос. Териберка, Мурманская область

Описание	- строительство портового транспортно-технологического комплекса для отгрузки на морские суда сжиженного природного газа, включающего в себя причалы и объекты инфраструктуры по перевалке груза, объекты федеральной собственности (судоходная акватория, оградительные сооружения, служебно-вспомогательные комплексы, система управления движением судов)
Цели и основные задачи	- обеспечение специализированными перегрузочными мощностями (грузовая база - Штокманское газоконденсатное месторождение)
Основные ожидаемые результаты реализации	- 1-я очередь (2015 год) - увеличение пропускной способности российских портов на 13,6 млн. тонн в год

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2014 годы; строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 12111,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 3111,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 9000 млн. рублей

16. Строительство глубоководного порта в г. Балтийске (бухта Приморская), Калининградская область

Описание	- строительство в порту комплекса по перегрузке контейнерных грузов с грузооборотом 65 млн. тонн, или 6 млн. контейнеров в год, и терминала для обработки автомобильной техники и накатных грузов мощностью 1 млн. тонн в год. Для обеспечения заданного грузооборота планируется построить 4 широких пирса для одновременного приема 8 линейных судов-контейнеровозов вместимостью до 9000 контейнеров и 8 фидерных судов-контейнеровозов вместимостью 2500 контейнеров, 2 причала для обработки судов типа "ро-ро" с автомобилями. Развитие порта предусматривается осуществить в 3 этапа; 1-я очередь (2015 год) - мощность 15 млн. тонн в год
Цели и основные задачи	- строительство глубоководного порта, обеспечение основных объемов перевалки внешнеторговых и транзитных грузов в контейнерах
Основные ожидаемые результаты реализации	- создание в порту регионального центра перегрузки крупнотоннажных контейнеров и переработки автомобильной техники и накатных грузов с общим грузооборотом 66 млн. тонн в год
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 98522,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 27831,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 70690,7 млн. рублей

17. Строительство 1-й очереди второго грузового района морского порта Оля, Астраханская область

Описание	- строительство второго грузового района порта Оля, предназначенного для перевалки контейнеров, генеральных и накатных грузов, организации паромной переправы, а также для создания нефтеналивных комплексов в связи с открытием в северной части Каспийского моря нефтяных месторождений
Цели и основные задачи	- дальнейшее развитие международного транспортного коридора "Север - Юг"
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение пропускной способности порта до 8 млн. тонн и более в год

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 - 2015 годы; строительство - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3425 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 625 млн. рублей; внебюджетных источников - 2800 млн. рублей

18. 8 морских терминалов морского порта Сочи с созданием береговой инфраструктуры для осуществления морских перевозок (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское)

Описание	- реконструкция и строительство пассажирских терминалов в морском порту Сочи с целью восстановления местных пассажирских морских линий
Цели и основные задачи	- увеличение местных пассажирских перевозок в районе г. Сочи
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение транспортного обслуживания в г. Сочи
Этапы и сроки Реализации	- строительство и реконструкция - 2010 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 4350 млн. рублей (федеральный бюджет)

19. Создание грузового района порта Сочи с созданием береговой инфраструктуры в устье р. Мзымта с дальнейшим перепрофилированием в инфраструктуру яхтинга

Описание	- строительство грузового района порта Сочи в устье р. Мзымта
Цели и основные задачи	- обеспечение строительства олимпийских объектов строительными материалами и конструкциями
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение строительными материалами и оборудованием строительства олимпийских объектов (5 млн. тонн в год)
Этапы и сроки Реализации	- строительство - 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2870 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2120 млн. рублей; внебюджетных источников - 750 млн. рублей

20. Морской порт Сочи с береговой инфраструктурой с целью создания международного центра морских пассажирских и круизных перевозок

Описание	- реконструкция порта Сочи, включая строительство новой территории площадью 8,4 га. Площадь дноуглубления составит 50 га, дноуглубительные работы - 150 тыс. куб. м, акватория порта - 80 га, внутренняя акватория порта - 20 га,
----------	---

акватория нового пассажирского района для больших круизных судов – 60 га, протяженность внешних оградительных сооружений – 2920 м, протяженность причального фронта – 2950 м, волногасящие сооружения – 2 600 м

- Цели и основные Задачи – увеличение международных пассажирских и круизных перевозок в г. Сочи
- Основные ожидаемые результаты реализации – увеличение притока иностранных туристов, прибывающих в г. Сочи на крупных круизных судах
- Этапы и сроки реализации – проектирование – 2010 год; строительство – 2010 – 2013 годы
- Объемы и источники финансирования – общий объем финансирования – 11844,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 6844,1 млн. рублей; внебюджетных источников – 5000 млн. рублей (в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

21. Строительство морского порта в районе пос. Набиль, Сахалинская область

- Описание – строительство морского порта в районе пос. Набиль на восточном побережье о. Сахалин, обеспечивающего безопасную работу терминалов по перевалке опасных грузов и работу шельфовых буровых платформ, приобретение за счет средств внебюджетных источников современного технологического оборудования
- Цели и основные задачи – обеспечение обслуживающим флотом шельфовых буровых платформ, а также силами и средствами для ликвидации аварийных разливов нефти всех портов о. Сахалин
- Основные ожидаемые результаты реализации – создание условий для безопасной эксплуатации портовых перегрузочных комплексов и предотвращения экологических катастроф
- Этапы и сроки реализации – проектирование – 2014 год; строительство – 2014 – 2015 годы
- Объемы и источники финансирования – общий объем финансирования – 7467 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 817 млн. рублей; внебюджетных источников – 6650 млн. рублей

22. Строительство специализированных портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов

- Описание – проект предусматривает реконструкцию Азово-Донского канала, строительство специализированного терминала по перевалке продукции военного назначения и строительство терминала по перевалке сжиженного газа, включая: проведение проектно-изыскательских работ, составление технико-экономического обоснования проекта и разработку проектно-сметной документации, проведение дноуглубительных работ по трассе Азово-Донского

канала (I этап);
строительство терминалов по перевалке грузов военного назначения и перевалке сжиженного газа и создание необходимой инфраструктуры (II этап);
ввод в эксплуатацию терминалов по перевалке грузов военного назначения и перевалке сжиженного газа (III этап)

- Цели и основные задачи – повышение конкурентоспособности транспортной системы юга Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;
увеличение грузооборота порта Азов;
переориентация экспорта продукции военного назначения с портов Украины на российские;
создание условий для расширения участия Российской Федерации в торговле сжиженным газом;
интеграция транспортной инфраструктуры юга Российской Федерации в международную транспортную систему
- Основные ожидаемые результаты реализации – увеличение пропускной способности порта Азов на 6 млн. тонн в год, в том числе по переработке генеральных грузов, продукции военного назначения, перевалке сжиженного газа, наливных грузов;
способность обрабатывать в малых портах региона, в частности в порту Азов, все типы судов класса "река – море" без ограничения их грузоподъемности
- Этапы и сроки реализации – проектирование – 2010 год;
строительство – 2010 – 2015 годы
- Объемы и источники финансирования – общий объем финансирования – 5785 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета – 10 млн. рублей;
внебюджетных источников – 5775 млн. рублей

23. Реконструкция причалов N 1, 2, 8 в морском порту Находка, Приморский край

- Описание – реконструкция грузового причала N 8 для приема судов дедвейтом до 50 тыс. тонн. Проектом предусматривается увеличение глубины у причала до 13 м и длины причала до 200 м с образованием дополнительной операционной территории. За счет частных инвестиций предусматриваются замена технологического оборудования, расширение складских площадей;
реконструкция причалов N 11, 12 для приема пассажирских судов с осадкой до 11 м. Проектом предусматривается увеличение глубины у причалов до 13 м, увеличение длины причалов до 175 м
- Цели и основные задачи – увеличение перегрузки-перевалки генеральных грузов в морском порту Находка;
обеспечение приема и обслуживания современных пассажирских и круизных судов
- Основные ожидаемые результаты реализации – увеличение объема грузооборота на причале N 8 до 594,4 тыс. тонн, улучшение качества

обслуживания пассажиров за счет обеспечения возможности обработки современных и перспективных круизных судов

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 6070,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 623,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 5447,1 млн. рублей

24. Реконструкция входных молов морского порта Холмск, Сахалинская область

Описание	- проектом предусматривается реконструкция молов, построенных в 1909 - 1910 годах, с приведением их в работоспособное состояние
Цели и основные задачи	- восстановление разрушенных волнозащитных сооружений, обеспечивающих нормальную работу портовых перегрузочных комплексов и паромной переправы Ванино - Холмск
Основные ожидаемые результаты реализации	- реконструкция входных молов позволит защитить порт от волновых воздействий, увеличив тем самым его пропускную способность
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2011 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 423,3 млн. рублей (федеральный бюджет)

25. Реконструкция объектов федеральной собственности морского порта Таганрог, включая подходный канал в бухте Андреева

Описание	- реконструкция объектов федеральной собственности (причалы, оградительные сооружения, дноуглубление акватории порта и подходного канала) морского порта Таганрог, строительство новых причальных сооружений и создание перегрузочных мощностей
Цели и основные задачи	- улучшение безопасности судоходства, расширение номенклатуры переваливаемых грузов
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение пропускной способности порта до 3,5 млн. тонн в год
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2013 годы; строительство и реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2808 млн. рублей (федеральный бюджет)

26. Реконструкция и строительство объектов инфраструктуры в морском порту Архангельск

Описание	- реконструкция подходного канала к порту
----------	---

Архангельск. Общая длина канала - 55 км, в том числе морская - 9,2 км, речная - 45,8 км. Длина искусственных прорезей на речной части - 18,4 км. Объем дноуглубительных работ составит 10 млн. куб. м;
реконструкция причалов грузового района "Экономия", в том числе за счет средств внебюджетных источников; расширение складских площадей, строительство вспомогательных комплексов, замена технологического оборудования

Цели и основные задачи	- увеличение загрузки существующих мощностей районов порта, снижение высоких портовых сборов, обеспечение коммерческой привлекательности порта
Основные ожидаемые результаты реализации	- создание проходной глубины на канале 12 м с целью пропуска судов с осадкой до 10,5 м
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; строительство и реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 13162 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2262 млн. рублей; внебюджетных источников - 10900 млн. рублей

27. Развитие объектов инфраструктуры морского порта Кавказ

Описание	- развитие объектов инфраструктуры морского порта Кавказ, строительство оградительных сооружений за счет средств федерального бюджета и причального фронта для перевалки накатных грузов, генеральных грузов, контейнеров и наливных грузов с годовым грузооборотом до 4 млн. тонн за счет средств внебюджетных источников
Цели и основные задачи	- развитие портовых мощностей для перевалки грузов российской внешней торговли
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение пропускной способности порта на 2 млн. тонн в год
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	- проектирование - 2010 год; строительство - 2010 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 11760 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2660 млн. рублей, внебюджетных источников - 9100 млн. рублей

28. Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Темрюк

Описание	- строительство перегрузочного комплекса сжиженных углеводородных газов в морском порту Темрюк (пропан-бутан, пропан-бутановая смесь): длина причального фронта - 120 пог. м, глубина - 6,4 м, объем дноуглубительных работ - 93 тыс. куб. м, образование территории - 8,8 тыс. куб. м; строительство перевалочного комплекса жидких
----------	---

химических продуктов в морском порту Темрюк (ацетон, этилацетат, стирол, бутиловый спирт и др.), в том числе на I этапе – 9 резервуаров вместимостью 1000 куб. м, на II этапе – 12 резервуаров вместимостью 8000 куб. м

- Цели и основные задачи – наращивание мощностей по перевалке углеводородных газов, жидких химических продуктов на экспорт
- Основные ожидаемые результаты реализации – перегрузочный комплекс сжиженных углеводородных газов с грузооборотом 0,3 млн. тонн в год, перевалочный комплекс жидких химических продуктов с грузооборотом 0,5 млн. тонн в год, увеличение грузооборота на 0,8 млн. тонн в год
- Этапы и сроки реализации – проектирование – 2010 – 2013 годы; строительство и реконструкция – 2014 – 2015 годы
- Объемы и источники финансирования – общий объем финансирования – 9540 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1040 млн. рублей; внебюджетных источников – 8500 млн. рублей

29. Реконструкция объектов федеральной собственности рыбохозяйственного комплекса в морском порту Невельск

- Описание – реконструкция операционной акватории морского порта Невельск и морских подходных путей, средств навигационного оборудования; реконструкция защитных и ограждающих гидротехнических сооружений; реконструкция причальных гидротехнических сооружений, пункта пропуска через государственную границу
- Цели и основные задачи – выравнивание линии кордона причалов, имеющих углы поворота, открылки, расширение территории причалов
- Основные ожидаемые результаты реализации – обеспечение безопасности мореплавания, обеспечение эксплуатационных характеристик причальных сооружений, совершенствование эксплуатационных характеристик, обеспечение повышения пропускной способности причалов
- Этапы и сроки реализации – строительство и реконструкция – 2012 – 2014 годы
- Объемы и источники финансирования – общий объем финансирования – 1200 млн. рублей (федеральный бюджет)

30. Реконструкция терминалов и акватории для обслуживания рыбопромыслового флота порта Архангельск, Архангельская область

- Описание – реконструкция терминалов и акватории порта Архангельск с разворотным кругом для стоянки судов в районе причальных стенок общей протяженностью причального фронта 512 м
- Цели и основные задачи – выравнивание линии кордона причалов, имеющих углы

	поворота, открылки, расширение территории причалов
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение безопасности мореплавания, обеспечение эксплуатационных характеристик причальных сооружений, совершенствование эксплуатационных характеристик, обеспечение повышения пропускной способности причалов
Этапы и сроки реализации	- строительство и реконструкция - 2012 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 865 млн. рублей (федеральный бюджет)

31. Строительство многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 7 МВт

Описание	- строительство аварийно-спасательного судна класса Российского морского регистра судоходства KM*Icebreaker6 (1) AUT2 FF2 Salvage Ship, способного обеспечивать патрулирование в морских районах, опасных для мореплавания, выполнять поиск и оказание помощи судам, терпящим бедствие, аварийно-спасательные, судоремонтные и водолазные работы на глубине до 60 м и с использованием телеуправляемого необитаемого глубоководного аппарата на глубине до 500 м, аварийно-ремонтные работы с подводной сваркой и резкой, буксировку, ликвидацию аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, поиск и обследование подводных потенциально опасных объектов
Цели и основные задачи	- обеспечение аварийно-спасательной готовности для решения задач по оказанию помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, и ликвидации последствий морских аварий в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации
Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство 4 судов и восполнение ими государственного аварийно-спасательного флота, способного устранить в полном объеме аварийные разливы нефти
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 6670 млн. рублей (федеральный бюджет)

32. Строительство многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 4 МВт

Описание	- строительство аварийно-спасательного судна класса Российского морского регистра судоходства KM*Arc5(1) AUT2 Salvage Ship мощностью 4 МВт, способного обеспечивать патрулирование в морских районах, опасных для мореплавания, выполнять поиск и оказание помощи судам, терпящим бедствие, аварийно-спасательные, судоремонтные и водолазные работы
----------	--

на глубине до 60 м, аварийно-ремонтные работы с подводной сваркой и резкой, буксировку, ликвидацию аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, поиск и обследование подводных потенциально опасных объектов

Цели и основные задачи - обеспечение аварийно-спасательной готовности для решения задач по оказанию помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, и ликвидации последствий морских аварий в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации

Основные ожидаемые результаты реализации - строительство 4 судов (в том числе 2 судна - для обеспечения работы грузовых районов порта Сочи) и восполнение ими государственного аварийно-спасательного флота, способного осуществлять в полном объеме работы при аварийных разливах нефти

Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 3650 млн. рублей (федеральный бюджет)

33. Строительство морского водолазного судна

Описание - строительство морского водолазного судна, способного обеспечивать водолазные работы на глубине до 60 м в прибрежных морских районах, акваториях бухт, морских портов

Цели и основные задачи - обеспечение аварийно-спасательной готовности по оказанию помощи аварийным танкерам и судам, проведение водолазных и подводно-технических работ на глубине до 60 м

Основные ожидаемые результаты реализации - строительство 4 судов и восполнение ими государственного аварийно-спасательного флота, способного обеспечивать выполнение подводно-технических, водолазных и аварийно-спасательных работ

Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 1080,5 млн. рублей (федеральный бюджет)

34. Строительство рейдового водолазного катера

Описание - строительство рейдового водолазного катера, способного обеспечивать водолазные работы на глубине до 45 м в прибрежных морских районах, акваториях бухт, морских портов

Цели и основные задачи - обеспечение водолазных работ на глубине до 45 м в прибрежных морских районах, акваториях бухт, морских портов

Основные ожидаемые результаты реализации - строительство 10 судов и пополнение ими государственного аварийно-спасательного флота,

способного обеспечить проведение подводно-технических, водолазных и аварийно-спасательных работ

Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 806 млн. рублей (федеральный бюджет)

35. Строительство спасательного катера-бонопостановщика

Описание - строительство спасательного катера-бонопостановщика, способного обеспечивать в прибрежной морской зоне транспортировку и постановку боновых морских заграждений с целью локализации и ликвидации разливов нефти, участие в построении нефтесборных ордеров

Цели и основные задачи - обеспечение аварийно-спасательной готовности на море

Основные ожидаемые результаты реализации - строительство 6 судов и пополнение ими государственного аварийно-спасательного флота

Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2013 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 330,5 млн. рублей (федеральный бюджет)

36. Строительство морского водолазного судна катамаранного типа

Описание - строительство морского водолазного судна катамаранного типа водоизмещением до 200 тонн класса Российского морского регистра судоходства КМ*R2 AUT3 Catamaran, способного выполнять водолазные работы на глубине до 60 м

Цели и основные задачи - обеспечение аварийно-спасательной готовности для оказания помощи аварийным танкерам и судам, проведение водолазных, подводно-технических и аварийно-спасательных работ в прибрежных морских районах, в акваториях бухт, заливов, морских портов

Основные ожидаемые результаты реализации - строительство 4 судов и восполнение ими государственного аварийно-спасательного флота

Этапы и сроки реализации - строительство - 2011 - 2014 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 664 млн. рублей (федеральный бюджет)

37. Строительство многофункционального буксира-спасателя мощностью 2,5 - 3 МВт

Описание - строительство буксира-спасателя мощностью 2,5 - 3 МВт класса Российского морского регистра судоходства КМ*Arc5(1) AUT2 FF2WS Salvage Ship,

способного обеспечивать патрулирование в морских районах, опасных для мореплавания, выполнять поиск и оказание помощи судам, терпящим бедствие, аварийно-спасательные, судоремонтные и водолазные работы на глубине до 60 м, подводно-технические работы с подводной сваркой и резкой, буксировку, ликвидацию аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, поиск и обследование подводных потенциально опасных объектов

- Цели и основные задачи - обеспечение оказания помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, и ликвидация последствий морских аварий в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации
- Основные ожидаемые результаты реализации - строительство 4 судов и восполнение ими государственного аварийно-спасательного флота, способного осуществлять работы по ликвидации разливов нефти
- Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 2800 млн. рублей (федеральный бюджет)

38. Строительство лоцмейстерского судна ледового класса ЛУЗ

- Описание - строительство судна класса Российского морского регистра судоходства KM*Ice3 R3 AUT3, предназначенного для смешанного (река - море) плавания при волнении до 5 баллов с максимальным удалением от берега до 50 миль. Район эксплуатации - прибрежные зоны Балтийского моря. Водоизмещение судна - 135 тонн, наибольшая длина - 24 м, мощность - 750 л.с. Технические возможности судна с учетом сохранения буксировочных характеристик позволяют использовать его в режиме водолазного бота с развертыванием водолазных постов
- Цели и основные задачи - обеспечение безопасности мореплавания танкеров и судов в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации, на подходах к портам и в акваториях портов
- Основные ожидаемые результаты реализации - строительство 3 судов и восполнение ими государственного обслуживающего флота
- Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2012 годы
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 540 млн. рублей (федеральный бюджет)

39. Строительство буксира-спасателя проекта 16570

- Описание - модернизация проекта и достройка буксира-спасателя класса Российского морского регистра судоходства KM*Arc5(1) AUT1 Salvage Ship.

Водоизмещение судна - 2883 тонны, длина - 63,75 м, ширина - 14,26 м, мощность - 2 x 2250 кВт.
Буксир ледового класса с неограниченным районом плавания, ледопроездностью до 1 м, с носовым подруливающим устройством

- Цели и основные задачи - обеспечение аварийно-спасательной готовности для решения задач по оказанию помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, и ликвидации последствий морских аварий в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации
- Основные ожидаемые результаты реализации - создание 1 судна государственного аварийно-спасательного флота, способного в том числе осуществлять в полном объеме работы при аварийных разливах нефти
- Этапы и сроки реализации - строительство, реконструкция - 2012 - 2013 годы
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 900 млн. рублей (федеральный бюджет)

40. Приобретение глубоководного мобильного универсального водолазного оборудования в контейнерном (40 футов) исполнении

- Описание - приобретение глубоководного мобильного универсального водолазного оборудования в контейнерном (40 футов) исполнении, способного обеспечивать с многофункциональных судов-спасателей длительные водолазные работы на глубине до 500 м
- Цели и основные задачи - оснащение многофункциональных аварийно-спасательных судов федерального государственного учреждения "Госморспасслужба России" глубоководным водолазным оборудованием, позволяющим проводить водолазные работы на глубине, в настоящее время не доступной водолазному составу службы
- Основные ожидаемые результаты реализации - проведение водолазных работ в режиме длительного пребывания водолазов под давлением, что является единственно возможным при выполнении поисковых и аварийно-спасательных работ на глубине более 60 м. Наличие оборудования в контейнерном мобильном исполнении позволит оперативно проводить водолазные работы на всех подконтрольных бассейнах и за рубежом
- Этапы и сроки реализации - приобретение - 2010 год
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 154,5 млн. рублей (федеральный бюджет)

41. Строительство линейных дизельных ледоколов

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 03.11.2011 N 886)

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - строительство линейного дизель-электрического ледокола класса Российского морского регистра судоходства Icebreaker8 AUT2 с мощностью на гребных валах около 25 МВт, ледопробитостью не менее 2 м, осадкой до 8,5 м и шириной корпуса не менее 28 м; строительство 3 линейных ледоколов типа ЛК-16 с двумя полноповоротными рулевыми колонками мощностью 2 x 8 МВт, ледопробитостью более 1 м, шириной 27,5 м, осадкой - 8,5 м
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение ледокольной проводки судов в замерзающих неарктических морях; работа в качестве вспомогательного ледокола в составе сложных караванов по трассе Северного морского пути, в том числе на мелководных арктических участках, обеспечение выгрузки судов на припай, буксировка судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде, оказание помощи судам и выполнение аварийно-спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - строительство 1 ледокола мощностью 25 МВт для замены списываемого ледокола "Ермак" с целью дальнейшего обеспечения проводки судов, выполнения вспомогательных операций и обеспечения безопасности мореплавания в летне-осенний период - в западном районе Арктики, эпизодически - в восточном районе Арктики, в зимне-весенний период - в Балтийском море, эпизодически - в Белом море; строительство 3 линейных ледоколов мощностью 16 МВт для обеспечения проводок в Балтийском море крупнотоннажных судов, осуществляющих вывоз наливных и навалочных грузов из российских портов
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none"> - строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none"> - общий объем финансирования - 11835,8 млн. рублей (федеральный бюджет)

42. Строительство универсального атомного ледокола

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - строительство универсального атомного турбоэлектрического ледокола класса Российского морского регистра судоходства ЛЛ 9 А2 с мощностью на валах около 60 МВт, ледопробитостью при осадке 10,5 м по КВЛ 2,8 - 2,9 м. Ширина корпуса ледокола по КВЛ - около 32 м, осадка для продолжительной работы на глубоководных участках трассы Северного морского пути - около 10,5 м
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - замена действующего атомного ледокола в связи с выработкой нормативного срока службы ядерных энергетических установок; самостоятельная проводка судов (в том числе крупнотоннажных), лидирование караванов круглогодично в западном районе Арктики; ледокольная проводка судов на мелководных участках р. Енисей (Дудинское направление) и Обской губы; буксировка судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде; оказание помощи судам и выполнение спасательных работ в ледовых условиях

и на чистой воде

Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение транспортной безопасности Российской Федерации в районе Арктики. Универсальный атомный ледокол позволит осуществлять проводку судов, выполнение вспомогательных операций и обеспечение безопасности мореплавания постоянно в западном районе Арктики, в том числе в Баренцевом, Печорском и Карском морях, на мелководных участках р. Енисей (до пос. Дудинка) и Обской губы, в летне-осенний период в восточном районе Арктики
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 17000 млн. рублей (федеральный бюджет)

43. Строительство и реконструкция объектов берегового базирования Бассейнового аварийно-спасательного управления

Описание	- строительство и реконструкция объектов инфраструктуры берегового базирования Бассейнового аварийно-спасательного управления для функционирования морских аварийно-спасательных формирований - бассейновых аварийно-спасательных управлений, управлений аварийно-спасательных и подводно-технических работ и аварийно-спасательного флота, в том числе административно-бытовых комплексов, причальных сооружений, складских помещений для хранения оборудования для ликвидации разливов нефти
Цели и основные задачи	- обеспечение базирования и функционирования подразделений морских аварийно-спасательных формирований по обеспечению аварийно-спасательной готовности в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение безопасной стоянки действующего государственного аварийно-спасательного флота с размещением морских специализированных подразделений в местах постоянного базирования на море
Этапы и сроки реализации	- строительство и реконструкция - 2012 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1860 млн. рублей (федеральный бюджет)

44. Строительство противопожарного буксира П-2В

Описание	- строительство морского противопожарного буксира П-2В класса Российского морского регистра судоходства KM*Arc4 (1) AUT3 FF2WS Tug, способного выполнять задачи по буксировке, пожаротушению и другие спасательные операции, не связанные с тушением пожаров (спасательные, водолазные, подводно-технические)
Цели и основные задачи	- обеспечение аварийно-спасательной готовности к

тушению пожаров на аварийных судах и танкерах на маршрутах перехода в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации

Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство 4 судов и восполнение ими государственного вспомогательного флота в целях обеспечения аварийно-спасательной готовности на море
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 989 млн. рублей (федеральный бюджет)

45. Строительство многофункционального сборщика ляльных вод

Описание	- строительство однопалубного, с возвышенной палубой в носовой части, двухвинтового наливного с грузовыми танками морского судна - сборщика нефтесодержащих и сточных вод на базе проекта 16962 класса Российского морского регистра судоходства KM*Icel (1) R2 AUT3 Bilge water removing ship. Основное предназначение - сбор с судов, транспортировка и выдача на перерабатывающие суда (береговые станции) нефтесодержащих вод и шлама, сточных вод и мусора. Район плавания - II ограниченный с удалением от места убежища до 100 миль. Автономность по запасам - 10 суток. Наибольшая длина - 41,2 м, водоизмещение по грузовую марку - 860 тонн, грузоподъемность судна: нефтесодержащие воды - 151 тонна, сточные воды - 253 тонны, мусор - 6 тонн
Цели и основные задачи	- обеспечение сбора, транспортировки и выдачи на переработку нефтесодержащих и сточных вод, шлама и мусора при решении аварийно-спасательным флотом задач по обеспечению аварийно-спасательной готовности в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации
Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство 4 судов и восполнение ими государственного природоохранного флота
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2330 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 630 млн. рублей; внебюджетных источников - 1700 млн. рублей

46. Строительство морского теплохода-площадки с аппаратным устройством на базе проекта 16613

Описание	- строительство морского теплохода-площадки грузоподъемностью 360 тонн на базе проекта 16613 класса Российского морского регистра судоходства KM*Ice2 R2 AUT3
----------	---

Цели и основные задачи	- обеспечение аварийно-спасательной готовности аварийно-спасательного флота в установленных поисково-спасательных районах Российской Федерации при решении задач по доставке в район аварии аварийно-спасательного оборудования для ликвидации разливов нефти
Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство 4 судов и восполнение ими государственного вспомогательного флота для обеспечения аварийно-спасательной готовности специализированных аварийно-спасательных судов
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2011 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 400 млн. рублей (федеральный бюджет)

47. Строительство плавучего железобетонного причала на базе проекта ПМ-61М

Описание	- строительство плавучего железобетонного причала на базе проекта ПМ-61М длиной 109,1 м
Цели и основные задачи	- обеспечение стоянки судов аварийно-спасательного флота в местах базирования
Основные ожидаемые результаты реализации	- создание 6 плавучих причалов и восполнение ими государственного аварийно-спасательного флота
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 228 млн. рублей (федеральный бюджет)

48. Модернизация гидрографических судов серии "Федор Матисен" и "Дмитрий Овцын"

Описание	- модернизация гидрографических судов серии "Федор Матисен" и "Дмитрий Овцын" класса Российского морского регистра судоходства КМ*Arc5 (государственное имущество), предназначенных для неограниченного плавания. Водоизмещение судов - 1650 тонн, наибольшая длина - 68,7 м, мощность - 2720 л.с. Повышение технических возможностей судов до требований, обеспечивающих возможность плавания в период летней навигации в арктических морях
Цели и основные задачи	- навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Северного морского пути
Основные ожидаемые результаты реализации	- модернизация 3 судов для повышения уровня технической оснащенности трасс Северного морского пути и съемки рельефа дна
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; строительство - 2011 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 349,8 млн. рублей (федеральный бюджет)

49. Строительство гидрографического лоцмейстерского судна класса ЛУ-7

Описание	- строительство гидрографического лоцмейстерского судна класса Российского морского регистра судоходства КМ*Arc7, предназначенного для неограниченного плавания, водоизмещением 2000 - 3500 тонн, с носовой надстройкой, свободной кормовой палубой и активной системой удержания судна в заданной позиции
Цели и основные задачи	- навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Северного морского пути
Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство 3 судов для повышения уровня технической оснащенности трасс Северного морского пути и съемки рельефа дна
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1334 млн. рублей (федеральный бюджет)

50. Строительство специализированных гидрографических катеров

Описание	- строительство судна класса Российского морского регистра судоходства КМ*Arc4 R3-RSN, предназначенного для смешанного (река - море) плавания при волнении до 5 баллов с максимальным удалением от берега до 50 миль. Водоизмещение судна - 135 тонн, длина - 25 м, мощность ЭУ- 750 л.с., оснащено многолучевым эхолотом
Цели и основные задачи	- съемка рельефа дна на мелководных участках с морским режимом плавания
Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство 6 судов для создания навигационных морских карт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 195 млн. рублей (федеральный бюджет)

51. Строительство лоцманского катера ледового класса ЛУ-4

Описание	- строительство судна класса Российского морского регистра судоходства КМ*Arc4 R3, предназначенного для смешанного (река - море) плавания при волнении до 5 баллов с максимальным удалением от берега до 50 миль. Водоизмещение судна - 90 - 120 тонн, длина - 25 м, мощность ЭУ - 750 л.с., оборудованы места для размещения и отдыха лоцманов
Цели и основные задачи	- прием и высадка лоцманов с морских судов на морских рейдах, в портах и на участках северных рек с морским режимом плавания

Основные ожидаемые результаты реализации	- строительство 2 судов для обеспечения безопасности судоходства на подходах к порту, в портах и на участках северных рек с морским режимом плавания
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; строительство - 2011 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 69 млн. рублей (федеральный бюджет)

52. Строительство патрульных судов для государственного морского надзора

Описание	- строительство 25 скоростных патрульных судов для нужд территориальных управлений государственного морского и речного надзора
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; повышение безопасности мореплавания и судоходства по внутренним водным путям Российской Федерации; развитие государственного надзора и контроля за обеспечением комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации; доведение количества скоростных патрульных катеров до численности, необходимой для совершенствования контрольно-надзорной деятельности в целях максимального охвата подконтрольных объектов и повышения безопасности мореплавания и судоходства
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение уровня безопасности мореплавания и судоходства, сокращение количества погибших и пострадавших в результате происшествий на морском и речном транспорте, сокращение ущерба, наносимого окружающей среде аварийными происшествиями на морском и речном транспорте
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 259,7 млн. рублей (федеральный бюджет)

53. Строительство и реконструкция объектов Дальневосточного морского научно-образовательного комплекса Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского

Описание	- строительство и реконструкция объектов Дальневосточного морского научно-образовательного комплекса Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского, в том числе: информационного научно-образовательного комплекса, включая приобретение современных тренажеров, оснащение информационным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием и тренажерами нового поколения;
----------	---

учебно-тренажерного комплекса для непрерывной конвенционной подготовки по плавательным морским программам, включая оснащение информационным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием и тренажерами нового поколения;
 учебно-производственного флота, включая оснащение его тренажерами нового поколения;
 учебно-тренажерного комплекса для подготовки экипажей судов по выживанию на море;
 морского учебно-тренажерного комплекса, включая причалы для стоянки учебного маломерного флота, берегового полигона морских тренажеров борьбы за живучесть судна, эллинги

Цели и основные задачи - создание материально-технической базы для системы кадрового обеспечения морской деятельности Российской Федерации на принципах непрерывной опережающей подготовки специалистов, отвечающих национальным и международным требованиям. Материально-техническую базу необходимо поднять до уровня, обеспечивающего реализацию инновационных образовательных программ непрерывной подготовки специалистов для морской хозяйственной деятельности с уровнем профессиональной компетенции, отвечающим существующим и перспективным требованиям морской деятельности Российской Федерации

Основные ожидаемые результаты реализации - удовлетворение потребности в высококвалифицированных кадрах морского транспорта Российской Федерации на Дальнем Востоке

Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 5042,4 млн. рублей (федеральный бюджет)

54. Строительство научно-образовательного комплекса Морской государственной академии имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, включая оснащение информационным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием и тренажерами нового поколения

Описание - строительство и реконструкция объектов научно-образовательного комплекса Морской государственной академии имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, в том числе научно-лабораторного комплекса, включая оснащение информационным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием и тренажерами нового поколения

Цели и основные задачи - создание материально-технической базы для системы кадрового обеспечения морской деятельности Российской Федерации на принципах непрерывной опережающей подготовки специалистов, отвечающих национальным и международным требованиям. Материально-техническую базу необходимо поднять до уровня, обеспечивающего реализацию инновационных образовательных программ

непрерывной подготовки специалистов для морской хозяйственной деятельности с уровнем профессиональной компетенции, отвечающим существующим и перспективным требованиям морской деятельности Российской Федерации

- Основные ожидаемые результаты реализации - удовлетворение потребности в высококвалифицированных кадрах по транспортному, добывающему и перерабатывающему направлениям морской деятельности Российской Федерации
- Этапы и сроки реализации - проектирование - 2011 год;
строительство - 2010 - 2013 годы
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 454 млн. рублей (федеральный бюджет)

55. Реконструкция учебных городков в г. Санкт-Петербурге

- Описание - реконструкция учебных городков в г. Санкт-Петербурге: N 1 (Васильевский остров, Косая линия, д. 15-а); N 2 (Заневский проспект, д. 5); N 3 (Васильевский остров, 21 линия, д. 14); строительство Морского колледжа (Большой Смоленский проспект, д. 36)
- Цели и основные задачи - создание материально-технической базы для системы кадрового обеспечения морской деятельности Российской Федерации на принципах непрерывной опережающей подготовки специалистов, отвечающих национальным и международным требованиям. Материально-техническую базу необходимо поднять до уровня, обеспечивающего реализацию инновационных образовательных программ непрерывной подготовки специалистов для морской хозяйственной деятельности с уровнем профессиональной компетенции, отвечающим существующим и перспективным требованиям морской деятельности Российской Федерации
- Основные ожидаемые результаты реализации - удовлетворение потребности в высококвалифицированных кадрах по транспортному, добывающему и перерабатывающему направлениям морской деятельности Российской Федерации на северо-западе
- Этапы и сроки реализации - строительство - 2010 - 2015 годы
- Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 5400 млн. рублей (федеральный бюджет)

РАСХОДЫ
НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОДПРОГРАММЫ "МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076, от 03.11.2011 N 886)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Наименование объекта	2010 - 2015		В том числе				
			годы				
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Общие расходы на реализацию подпрограммы							
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
Всего по подпрограмме	635788,8	59318,1	88477	94523,1	105310,6	140801,9	147358,1
в том числе:							
федеральный бюджет	182010	13288,9	26505,8	29854,2	32460	38961,1	40940
внебюджетные источники	453778,8	46029,2	61971,2	64668,9	72850,9	101840,8	106418,1
II. Капитальные вложения							
Всего по подпрограмме	634776,5	59309,1	88330,2	94360,5	105135,6	140488,7	147152,4
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
в том числе:							
федеральный бюджет	181083,7	13288,9	26371	29705,1	32300	38665,4	40753,3

внебюджетные источники	453692,8	46020,2	61959,2	64655,4	72835,6	101823,3	106399,1
1. Цель "Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения"							
Всего	12516,4	-	1175,2	3454,2	4127	1945	1815
в том числе:							
федеральный бюджет	6835	-	100	1225	1750	1945	1815
внебюджетные источники	5681,4	-	1075,2	2229,2	2377	-	-
Задача "Обеспечение роста перевозок грузов и пассажиров на социально значимых маршрутах"							
Всего	12516,4	-	1175,2	3454,2	4127	1945	1815
в том числе:							
федеральный бюджет	6835	-	100	1225	1750	1945	1815
внебюджетные источники	5681,4	-	1075,2	2229,2	2377	-	-
Строительство паромов для линии Усть-Луга - Балтийск, федеральный бюджет	5670	-	100	1000	1500	1600	1470
Строительство грузопассажирского судна для обеспечения сообщения Командорских островов и г. Северо- Курильска с г. Петропавловском- Камчатским, федеральный бюджет	265	-	-	-	25	120	120
Строительство судов-снабженцев класса ЛУ-7 водоизмещением 1500 - 2000 тонн с носовой надстройкой, развитой грузоподъемной системой и автономными судоходными плавсредствами для доставки грузов и оборудования на необорудованный берег, федеральный бюджет	900	-	-	225	225	225	225

Строительство скоростных пассажирских судов (морское такси), внебюджетные источники	3123	-	875	950	1 298	-	-
Строительство автопассажирских паромов для Дальнего Востока, внебюджетные источники	322,4	-	-	161,2	161,2	-	-
Строительство автопассажирских паромов для порта Сочи, внебюджетные источники	603,2	-	-	301,6	301,6	-	-
Строительство пассажирских судов на 150 пассажиров для Дальнего Востока, внебюджетные источники	832	-	-	416	416	-	-
Строительство пассажирских судов на 150 пассажиров для порта Сочи, внебюджетные источники	800,8	-	200,2	400,4	200,2	-	-

2. Цель "Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны"

Всего	544686,1	55794,2	73829,5	77688,6	85207	121340	130826,8
-------	----------	---------	---------	---------	-------	--------	----------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	98374,7	9774	13195,5	15512,4	15148,4	19916,7	24827,7
--------------------	---------	------	---------	---------	---------	---------	---------

внебюджетные источники	446311,4	46020,2	60634	62176,2	70058,6	101423,3	105999,1
------------------------	----------	---------	-------	---------	---------	----------	----------

Задача "Увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности морского транспортного флота"

Всего	544686,1	55794,2	73829,5	77688,6	85207	121340	130826,8
-------	----------	---------	---------	---------	-------	--------	----------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	98374,7	9774	13195,5	15512,4	15148,4	19916,7	24827,7
внебюджетные источники	446311,4	46020,2	60634	62176,2	70058,6	101423,3	105999,1
Мероприятия по увеличению пропускной способности российских морских портов							
Всего	408290,1	48046,2	51105,5	56836,6	60091	87878	104332,8
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
в том числе:							
федеральный бюджет	98374,7	9774	13195,5	15512,4	15148,4	19916,7	24827,7
внебюджетные источники	309915,4	38272,2	37910	41324,2	44942,6	67961,3	79505,1
Реконструкция причалов N 1, 2, 8 в морском порту Находка, Приморский край	6070,7	200	630,6	1970,2	-	1042,8	2227,1
в том числе:							
федеральный бюджет	623,6	-	410,6	170,2	-	42,8	-
внебюджетные источники	5447,1	200	220	1800	-	1000	2227,1
Реконструкция входных молов морского порта Холмск, Сахалинская область, федеральный бюджет	423,3	-	141,9	281,4	-	-	-
Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, Хабаровский край, федеральный бюджет	2671,3	-	57	60,8	500	1053,5	1000
Строительство и реконструкция инфраструктуры в морском порту Ванино, Хабаровский край, внебюджетные источники	26050	400	5350	5200	5200	4500	5400
Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край,	495	-	495	-	-	-	-

федеральный бюджет

Строительство и реконструкция инфраструктуры в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край, внебюджетные источники	19362,4	3500	1500	2500	-	5862,4	6000
Развитие объектов инфраструктуры морского порта Кавказ	11760	160	3785,8	3614,2	4200	-	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	2660	160	1385,8	1114,2	-	-	-
внебюджетные источники	9100	-	2400	2500	4200	-	-
Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Темрюк	9540	-	-	-	2560	3225	3755
в том числе:							
федеральный бюджет	1040	-	-	-	60	425	555
внебюджетные источники	8500	-	-	-	2500	2800	3200
Реконструкция объектов федеральной собственности морского порта Таганрог, включая подходной канал в бухте Андреева, федеральный бюджет	2808	-	50	50	60	1050	1598
Строительство портового железнодорожного сортировочного парка морского порта Махачкала, Республика Дагестан, федеральный бюджет	100	100	-	-	-	-	-
Реконструкция причалов N 1 - 4 и дноуглубление акватории и подходного канала для развития	497,6	297,6	200	-	-	-	-

угольного комплекса в порту Высоцк,
Ленинградская область, г. Высоцк,
федеральный бюджет

Реконструкция причалов N 5 - 7 в порту Высоцк, Ленинградская область, г. Высоцк, внебюджетные источники	10049,2	4200	2100	2069,2	1680	-	-
Реконструкция объектов федеральной собственности в порту Выборг, Ленинградская область, федеральный бюджет	600	-	300	300	-	-	-
Реконструкция инфраструктуры порта Выборг, Ленинградская область, внебюджетные источники	15050	4150	5300	5600	-	-	-
Реконструкция Санкт-Петербургского морского канала и инфраструктуры порта	23550	-	500	500	5300	8350	8900
в том числе:							
федеральный бюджет	10500	-	500	500	2000	4000	3500
внебюджетные источники	13050	-	-	-	3300	4350	5400
Строительство Морского пассажирского терминала на Васильевском острове (г. Санкт-Петербург)	10564,7	8040	2524,7	-	-	-	-
в том числе:							
строительство объектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета (подходной канал, акватория, пункт пропуска через государственную границу), и реконструкция участка морского							

фарватера N 11, систем безопасности средств навигационного обеспечения								
федеральный бюджет	474,7	50	424,7	-	-	-	-	
внебюджетные источники	10090	7990	2100	-	-	-	-	
Реконструкция объектов инфраструктуры морского порта Санкт-Петербург (реконструкция акватории порта в районе Лесной гавани, Барочного, Восточного и Екатерининговского бассейнов, включая снос Кривой дамбы и реконструкцию причалов порта)	20300	2900	2200	3320	3380	3500	5000	
в том числе:								
федеральный бюджет	1300	-	200	970	130	-	-	
внебюджетные источники	19000	2900	2000	2350	3250	3500	5000	
Реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Санкт-Петербург, федеральный бюджет	1410	-	200	350	860	-	-	
Реконструкция и строительство объектов инфраструктуры в морском порту Архангельск	13162	-	-	-	262	6300	6600	
в том числе:								
федеральный бюджет	2262	-	-	-	262	1000	1000	
внебюджетные источники	10900	-	-	-	-	5300	5600	
Реконструкция терминалов для обслуживания рыбопромыслового флота порта Архангельск, Архангельская область, федеральный бюджет	865	-	-	250	250	165	200	

Строительство нового морского порта в г. Беломорске, Архангельская область, внебюджетные источники	6700	120	340	2000	-	2000	2240
Реконструкция объектов федеральной собственности в порту Петропавловск-Камчатский (укрепление сейсмоустойчивости), Камчатский край, федеральный бюджет	1285	80	255	225	225	275	225
Реконструкция объектов инфраструктуры порта Петропавловск-Камчатский, внебюджетные источники	3100	300	600	350	600	550	700
Формирование акватории южной и северной частей морского торгового порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, Ленинградская область, федеральный бюджет	16660,2	3765,3	3250,5	4245,6	3776,8	912,2	709,8
Строительство специализированных причалов в порту Усть-Луга, внебюджетные источники	38980	3800	4000	4230	8950	9000	9000
Развитие морского торгового порта Усть-Луга, федеральный бюджет	4562	900	900	970	242	600	950
Строительство 1-й очереди второго грузового района в морском порту Оля, Астраханская область	3425	-	-	-	-	75	3350
в том числе:							
федеральный бюджет	625	-	-	-	-	75	550
внебюджетные источники	2800	-	-	-	-	-	2800
Строительство объектов федеральной	227,4	227,4	-	-	-	-	-

собственности морского торгового
порта Оля, Астраханская область,
федеральный бюджет

Строительство специализированных терминалов морского порта Оля, внебюджетные источники	13871	2250	2500	2850	3200	3071	-
Строительство терминала по перевалке сжиженного газа в пос. Териберка, Мурманская область	12111,8	1000	1050	1050	1281,8	2730	5000
в том числе:							
федеральный бюджет	3111,8	-	50	50	281,8	230	2500
внебюджетные источники	9000	1000	1000	1000	1000	2500	2500
Строительство глубоководного порта в г. Балтийске (бухта Приморская), Калининградская область	98522,4	5007,2	6600	8365,2	13853	27799,1	36897,9
в том числе:							
федеральный бюджет	27831,7	100	800	2365,2	3665,4	9621,2	11279,9
внебюджетные источники	70690,7	4907,2	5800	6000	10187,6	18177,9	25618
8 морских терминалов морского порта Сочи с созданием береговой инфраструктуры для осуществления морских перевозок (Имеретинка, Адлер, Кургородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское), федеральный бюджет	4350	200	1300	1350	1500	-	-
Создание грузового района порта Сочи с созданием береговой инфраструктуры в устье р. Мзымта с дальнейшим перепрофилированием в инфраструктуру яхтинга	2870	2870	-	-	-	-	-

в том числе:								
федеральный бюджет	2120	2120	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	750	750	-	-	-	-	-	-
Морской порт Сочи с береговой инфраструктурой с целью создания международного центра морских пассажирских и круизных перевозок	11844,1	2773,7	4275	3760	1035,4	-	-	-
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)								
в том числе:								
федеральный бюджет	6844,1	1773,7	2275	1760	1035,4	-	-	-
внебюджетные источники	5000	1000	2000	2000	-	-	-	-
Строительство нового морского порта в районе пос. Набиль, Сахалинская область	7467	-	-	-	-	4007	3460	-
в том числе:								
федеральный бюджет	817	-	-	-	-	57	760	-
внебюджетные источники	6650	-	-	-	-	3950	2700	-
Реконструкция объектов федеральной собственности рыбохозяйственного комплекса в морском порту Невельск, федеральный бюджет	1200	-	-	500	300	400	-	-
Строительство специализированных портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов	5785	805	700	875	875	1410	1120	-
в том числе:								
федеральный бюджет	10	-	-	-	-	10	-	-

внебюджетные источники	5775	805	700	875	875	1400	1120
Мероприятия по увеличению провозной способности морского транспортного флота							
Всего - внебюджетные источники	136396	7748	22724	20852	25116	33462	26494
Строительство газозовов LNG на 216 тыс. куб. м	31200	-	-	7800	7800	7800	7800
Строительство газозовов LNG на 155 тыс. куб. м	11700	-	-	5850	5850	-	-
Строительство газозовов LNG на 70 тыс. куб. м	11440	-	-	-	2860	2860	5720
Строительство газозовов LPG на 35 тыс. куб. м	2340	1170	1170	-	-	-	-
Строительство газозовов LPG на 5,6 тыс. куб. м	780	-	780	-	-	-	-
Строительство танкеров VLCC дедвейтом 360 тыс. тонн	3640	-	3640	-	-	-	-
Строительство танкеров дедвейтом 166 тыс. тонн	4160	-	4160	-	-	-	-
Строительство танкеров дедвейтом 160 тыс. тонн	12168	-	-	-	-	8112	4056
Строительство танкеров "Суэцмакс" дедвейтом 158 тыс. тонн	8008	-	8008	-	-	-	-
Строительство танкеров "Афрамакс" дедвейтом 115 тыс. тонн	2756	-	-	-	-	2756	-
Строительство танкеров дедвейтом 108 тыс. тонн	5200	-	-	-	-	2600	2600
Строительство танкеров дедвейтом 70 тыс. тонн	4680	-	-	-	-	2340	2340

ТЫС. ТОНН

Строительство танкеров- продуктовозов дедвейтом 52 тыс. тонн	8736	-	-	4368	4368	-	-
Строительство танкеров дедвейтом 20 тыс. тонн с ледовым классом ЛУ-5	4160	-	-	-	-	2080	2080
Строительство танкеров- асфальтовозов дедвейтом 6 тыс. тонн с ледовым классом ЛУ-5	1040	520	520	-	-	-	-
Строительство балкеров дедвейтом 35 тыс. тонн	5824	2184	2184	1456	-	-	-
Строительство балкеров дедвейтом 25 тыс. тонн	3744	-	-	-	1872	1872	-
Строительство балкеров дедвейтом 20 тыс. тонн	1040	-	-	-	520	520	-
Строительство универсальных судов дедвейтом 12 тыс. тонн	676	-	-	-	-	676	-
Строительство универсальных судов дедвейтом 10 тыс. тонн	1430	-	-	286	286	286	572
Строительство универсальных судов дедвейтом 7 тыс. тонн	832	416	416	-	-	-	-
Строительство многоцелевых судов- лесовозов дедвейтом 15 тыс. тонн	1560	780	780	-	-	-	-
Строительство многоцелевых судов- лесовозов дедвейтом 12 тыс. тонн	1014	-	-	-	-	-	1014
Строительство многоцелевых судов- лесовозов дедвейтом 8,5 тыс. тонн	780	-	-	-	-	780	-
Строительство многоцелевых судов-	1326	182	364	-	-	780	-

лесовозов дедвейтом 5 тыс. тонн							
Строительство многоцелевых судов-лесовозов дедвейтом 4 тыс. тонн	312	-	-	-	-	-	312
Строительство контейнеровозов на 500 контейнеров дедвейтом 9,2 тыс. тонн для Сахалинского пароходства	780	-	-	780	-	-	-
Строительство контейнеровозов на 500 контейнеров дедвейтом 9,2 тыс. тонн для Дальневосточного пароходства	2340	390	390	-	1560	-	-
Строительство контейнеровозов на 1700 контейнеров дедвейтом 23 тыс. тонн	2106	2106	-	-	-	-	-
Строительство судов типа "ро-ро" дедвейтом 10 тыс. тонн	624	-	312	312	-	-	-

3. Цель "Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы"

Всего	77574	3514,9	13325,5	13217,7	15801,6	17203,7	14510,6
-------	-------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	75874	3514,9	13075,5	12967,7	15401,6	16803,7	14110,6
--------------------	-------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

внебюджетные источники	1700	-	250	250	400	400	400
------------------------	------	---	-----	-----	-----	-----	-----

Задача "Обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта"

Всего	77574	3514,9	13325,5	13217,7	15801,6	17203,7	14510,6
-------	-------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	75874	3514,9	13075,5	12967,7	15401,6	16803,7	14110,6
--------------------	-------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

внебюджетные источники	1700	-	250	250	400	400	400
Строительство систем управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации, федеральный бюджет	985	-	380	280	100	225	-
Реконструкция систем управления движением судов на подходах к морским портам Российской Федерации, федеральный бюджет	2400	-	230	530	500	500	640
Реконструкция объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации, федеральный бюджет	576	-	120	100	100	100	156
Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности на подходах к морским портам Российской Федерации, федеральный бюджет	520	-	160	40	40	140	140
Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии на трассах Северного морского пути, федеральный бюджет	261,1	-	37,7	40,1	42,4	94	46,9
Реконструкция станций приема и обработки информации Международной спутниковой системы поиска и спасания "КОСПАС-САРСАТ", федеральный бюджет	124	-	11	13	38	24	38
Строительство линейных дизельных ледоколов, федеральный бюджет (в ред. Постановления Правительства РФ от 03.11.2011 N 886)	11835,8	2619,9	2631	1900	1600	2484,9	600

Строительство универсального атомного ледокола, федеральный бюджет	17000	-	3300	3300	3300	3300	3800
Строительство многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 7 МВт, федеральный бюджет	6670	-	1060	1267	1370	1650,1	1322,9
Строительство буксира-спасателя проекта 16570, федеральный бюджет	900	-	-	200	700	-	-
Строительство многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 4 МВт, федеральный бюджет	3650	600	100	600	700	700	950
Строительство морского водолазного судна, федеральный бюджет	1080,5	100	100	300	280,5	150	150
Строительство рейдового водолазного катера, федеральный бюджет	806	100	100	300	181	125	-
Строительство спасательного катера-бонопостановщика, федеральный бюджет	330,5	50	50	150	80,5	-	-
Строительство морского водолазного судна катамаранного типа, федеральный бюджет	664	-	125	125	125	289	-
Строительство многофункционального буксира-спасателя мощностью 2,5 - 3 МВт, федеральный бюджет	2800	-	300	900	900	700	-
Строительство многофункционального буксира-спасателя мощностью 2,5 - 3 МВт (обеспечение безопасности рыбного промысла), федеральный бюджет	1795,7	-	-	-	695,7	500	600
Строительство лоцмейстерского судна ледового класса ЛУЗ, федеральный	540	-	180	360	-	-	-

бюджет

Строительство морского теплохода-площадки с аппаратным устройством грузоподъемностью 360 тонн на базе проекта 16613, федеральный бюджет	400	-	400	-	-	-	-
Строительство противопожарного буксира П-2В, федеральный бюджет	989	-	400	255,3	333,7	-	-
Строительство многофункционального сборщика льяльных вод	2330	-	440	250	400	700	540
в том числе:							
федеральный бюджет	630	-	190	-	-	300	140
внебюджетные источники	1700	-	250	250	400	400	400
Приобретение глубоководного мобильного универсального водолазного оборудования в контейнерном (40 футов) исполнении, федеральный бюджет	154,5	-	154,5	-	-	-	-
Строительство плавучего железобетонного причала на базе проекта ПМ-61М, федеральный бюджет	228	-	38	76	38	76	-
Модернизация гидрографических судов серии "Федор Матисен" и "Дмитрий Овцын", федеральный бюджет	349,8	-	349,8	-	-	-	-
Строительство гидрографических лоцмейстерских судов класса ЛУ-7, федеральный бюджет	1334	-	600	-	-	302	432
Строительство специализированных гидрографических катеров, федеральный бюджет	195	-	180	15	-	-	-
Строительство лоцманских катеров ледового класса ЛУ-4, федеральный	69	-	69	-	-	-	-

бюджет

Строительство и реконструкция объектов берегового базирования Бассейнового аварийно-спасательного управления, федеральный бюджет	1860	-	-	126	550	582	602
Строительство патрульных судов для государственного морского надзора, федеральный бюджет	259,7	-	39,6	63,6	68	75,7	12,8
Оснащение объектов морского транспорта инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, федеральный бюджет	5570	-	820	929	951	1030	1840
Реконструкция учебных городков N 1 (г. Санкт-Петербург, Васильевский остров, Косая линия, д. 15-а); N 2 (г. Санкт-Петербург, Заневский просп., д. 5); N 3 (г. Санкт-Петербург, Васильевский остров, 21 линия, д. 14); строительство Морского колледжа (г. Санкт-Петербург, Большой Смоленский просп., д. 36), федеральный бюджет (в ред. Постановления Правительства РФ от 03.11.2011 N 886)	5400	45	309	200	1750	1956	1140
Строительство и реконструкция объектов Дальневосточного морского научно-образовательного комплекса Морского государственного университета имени адм. Г.И. Невельского, федеральный бюджет	5042,4	-	506,9	697,7	837,8	1500	1500
в том числе: строительство информационного научно-образовательного комплекса, включая приобретение современных тренажеров	1107,3	-	506,9	412,6	187,8	-	-

строительство учебно-тренажерного комплекса непрерывной конвенционной подготовки по плавательным морским специальностям, включая оснащение информационным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием и тренажерами нового поколения	679,2	-	-	67,4	302,1	309,7	-
строительство учебно-тренажерного комплекса подготовки экипажей судов по выживанию на море, включая оснащение информационным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием и тренажерами нового поколения	967,8	-	-	20	150	566,9	230,9
реконструкция учебно-производственного флота, включая оснащение его тренажерами нового поколения	310,6	-	-	197,7	112,9	-	-
строительство и реконструкция морского учебно-тренажерного комплекса, включая причалы для стоянки учебного маломерного флота, берегового полигона морских тренажеров борьбы за живучесть судна, эллинги	1977,5	-	-	-	85	623,4	1269,1
Строительство научно-лабораторного комплекса Морской государственной академии имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, включая оснащение информационным телекоммуникационным, учебным,	454	-	134	200	120	-	-

научным, производственным
оборудованием и тренажерами нового
поколения, федеральный бюджет

III. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

Всего по подпрограмме	367,5	9	50,5	57,6	64	105,7	80,7
в том числе:							
федеральный бюджет	281,5	-	38,5	44,1	49	88,2	61,7
внебюджетные источники	86	9	12	13,5	15	17,5	19
Научное обеспечение мониторинга подпрограммы, определения эффективности реализации программных мероприятий, федеральный бюджет	12,7	-	1,8	2	2,2	4	2,7
Мониторинг влияния реализации мероприятий подпрограммы на рынок транспортных услуг и соответствия отрасли потребностям экономики и социальной сферы в услугах морского транспорта, федеральный бюджет	27	-	4	4,2	4,8	8,5	5,5
Разработка методов использования судов государственного назначения, танкеров, обслуживающего флота, обеспечивающих снижение потребности в их количестве и эксплуатационных расходов	29,5	2	3,3	4,5	5,2	7,5	7
в том числе:							
федеральный бюджет	12	-	1,3	2	2,2	3,5	3
внебюджетные источники	17,5	2	2	2,5	3	4	4
Разработка научно-обоснованных предложений по пересмотру действующих и разработке новых отраслевых стандартов качества, федеральный бюджет	12,3	-	1,2	2	2,3	3,8	3

Анализ использования государственного имущества в морских портах и подготовка предложений по совершенствованию отношений в этой области, направленных на повышение пропускной способности портов и их конкурентоспособности, федеральный бюджет	18	-	2,3	3	3,2	5,7	3,8
Анализ использования средств производства в морских портах и подготовка предложений по совершенствованию технологии перевалки грузов, направленных на повышение пропускной способности портов и их конкурентоспособности, внебюджетные источники	40,5	5	6,5	6,5	7	7,5	8
Научное сопровождение повышения комплексной безопасности и устойчивости морской транспортной системы, федеральный бюджет	165,5	-	22,9	25,5	28	52,2	36,9
Анализ программ подготовки специалистов в отраслевых учебных заведениях на соответствие международным требованиям и подготовка предложений по их корректировке, федеральный бюджет	16,5	-	2,5	2,7	3	5	3,3
Разработка информационно-вычислительных систем автоматизации технологических и управленческих процессов	45,5	2	6	7,2	8,3	11,5	10,5
в том числе:							
федеральный бюджет	17,5	-	2,5	2,7	3,3	5,5	3,5
внебюджетные источники	28	2	3,5	4,5	5	6	7

IV. Прочие

Всего (федеральный бюджет)	644,8	-	96,3	105	111	207,5	125
----------------------------	-------	---	------	-----	-----	-------	-----

**ПОДПРОГРАММА
"ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ" ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ
"РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 - 2015 ГОДЫ)"**

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

**ПАСПОРТ
ПОДПРОГРАММЫ "ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ"**

Наименование подпрограммы	- подпрограмма "Внутренний водный транспорт"
Дата принятия решения о разработке подпрограммы	- распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. N 781-р
Государственный заказчик подпрограммы	- Федеральное агентство морского и речного транспорта
Государственный заказчик - координатор подпрограммы	- Министерство транспорта Российской Федерации
Основные разработчики подпрограммы	- федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций"
Цели и задачи подпрограммы	- целями подпрограммы являются: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации. Задачами подпрограммы являются: устранение участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации; развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения; повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота; обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях
Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы	- протяженность (доля) внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сократится с 4,9 тыс. км (75 процентов) до 0,9 тыс. км (14 процентов);

доля судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизится с 14,1 до 9 процентов, опасный уровень – с 4,1 до 0 процентов;
протяженность построенных грузовых причалов в речных портах – 450 пог. м;
пополнение транспортного флота – 97 единиц;
поставки судов обслуживающего флота – 467 единиц

Сроки и этапы реализации подпрограммы

- 2010 – 2015 годы

Объемы и источники финансирования подпрограммы

- общий объем финансирования подпрограммы составляет 200,5 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе за счет средств:
федерального бюджета – 165 млрд. рублей;
внебюджетных источников – 35,5 млрд. рублей.
Из общего объема финансирования на капитальные вложения предусмотрено выделение 199,6 млрд. рублей, на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы – 0,6 млрд. рублей,
на прочие нужды – 0,4 млрд. рублей

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели социально-экономической эффективности подпрограммы

- реализация подпрограммы позволит:
увеличить пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации в 1,8 раза за счет ликвидации лимитирующих участков Волго-Балтийского водного пути и р. Волги в Нижегородской области, в районе пос. Городец, унифицировать габариты внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, сохранить сквозное судоходство по р. Волге как водной трассе международного значения, устранить потери провозной способности флота (по осадке и по времени);
увеличить пропускную способность речных портов Азово-Донского бассейна и существенно обновить транспортный флот, что обеспечит рост объемов перевалки грузов и конкурентоспособность речных перевозок;
привести к нормальному уровню безопасности судоходные гидротехнические сооружения, находящиеся в аварийном или опасном состоянии, обновить обслуживающий флот, повысить безопасность перевозок пассажиров, реконструировать и развить сети технологической связи, внедрить и обеспечить функционирование системы электронных навигационных карт внутренних водных путей, развить материально-техническую базу учебных заведений.
Общественная эффективность подпрограммы (интегральный эффект за период до 2040 года в ценах соответствующих лет) оценивается в 106,8 млрд. рублей

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Необходимость развития внутреннего водного транспорта в рамках федеральной целевой программы обусловлена ослаблением позиции этого вида транспорта в транспортной системе Российской Федерации по причине наличия участков, ограничивающих пропускную способность, а также из-за ухудшения состояния внутренних водных путей и снижения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, что не позволяет в полной мере использовать конкурентные преимущества для увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок.

Наиболее острая проблема - наличие лимитирующих участков, снижающих пропускную способность внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации на Волго-Балтийском водном пути, р. Волге в районе пос. Городец (Нижегородская область), что не позволяет реализовать ее транзитный потенциал и, как следствие, снижает конкурентоспособность водного маршрута. Наличие таких участков приводит к существенному снижению провозной способности флота из-за уменьшения загрузки судов, значительных простоев в ожидании шлюзования (например, в пос. Городец ожидание может длиться до 71 часа), ограничения скорости прохождения отдельных участков (например, увеличение времени прохождения участка Череповец - Санкт-Петербург составляет 5 - 6 суток).

Серьезной проблемой является снижение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений из-за ухудшения их технического состояния.

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

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

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

Для обеспечения безопасности судоходства необходимо обновление флота, обслуживающего внутренние водные пути, на основе структурной и количественной оптимизации его состава по отдельным бассейнам.

По состоянию на 1 января 2008 г. из 2850 судов обслуживающего флота, находящихся на балансе государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства, обновлению подлежит 1880 единиц. Средний возраст судов составляет более 30 лет, износ - 84 процента. Крайне неблагоприятная обстановка сложилась с обстановочным флотом - около 60 процентов этих судов эксплуатируется более 30 лет, тогда как нормативный срок эксплуатации составляет 21 год.

Для поддержания технического флота в работоспособном состоянии и обеспечения своевременного и качественного ремонта необходимо укрепление материально-технической базы путевого хозяйства. Для устранения высокой изношенности зданий, оборудования и судоподъемных сооружений на ремонтно-отстойных базах флота предусмотрена их реконструкция и оснащение высокотехнологичным оборудованием.

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, поскольку в эксплуатации находятся суда устаревших проектов со скоростью движения до 20 километров в час, средний

возраст которых составляет 36 лет. По состоянию на 1 января 2008 г. территориальные управления государственного речного надзора оснащены патрульным флотом только на 73 процента.

Обеспечение безопасности на внутренних водных путях также невозможно без реконструкции и развития сетей ведомственной технологической связи, предусматривающей внедрение коммуникационных средств нового поколения, что позволит существенно повысить эффективность систем связи, а также надежность, достоверность и качество передачи информации.

Безопасность судоходства в современных условиях во многом определяется наличием у судоводителей навигационной информации, обновляемой в оперативном режиме. Для этого необходимо внедрение системы использования электронных навигационных карт для обеспечения безопасного судовождения и применения автоматизированной проводки судов, что особенно важно в условиях ограниченной видимости, на участках с неосвещаемой судоходной обстановкой. Эта проблема становится особенно актуальной в связи с предполагаемым в среднесрочной перспективе открытием Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации для прохода судов под флагом иностранных государств.

Настоятельной необходимостью является развитие портовых мощностей на внутренних водных путях Азово-Донского бассейна в целях обеспечения растущего грузооборота, увеличения объемов контейнерных перевозок при открытии внутренних водных путей для плавания судов под флагами иностранных государств и интеграции Российской Федерации в Европейскую транспортную систему.

Обеспечение надежности и безопасности функционирования внутреннего водного транспорта возможно только при наличии эффективной системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации и закрепления кадров. Анализ состояния материально-технической базы учебных заведений водного транспорта подтверждает высокую степень износа учебных зданий и оборудования (40 - 100 процентов), необходимость реконструкции объектов социального назначения (общежитий, спорткомплексов, библиотек), создания современных учебно-тренировочных центров и тренажерных комплексов, модернизации учебно-исследовательских лабораторий.

При подготовке подпрограммы были проанализированы и сравнивались 2 варианта решения указанных проблем. Первый вариант предусматривал самостоятельную реализацию отдельных проектов, второй - решение проблем с применением программно-целевого метода, позволяющего обеспечить оптимальное решение с координацией усилий транспортных организаций, частных инвесторов и государства. Предпочтение было отдано второму варианту.

Реализация комплекса мероприятий подпрограммы сопряжена со следующими рисками:

макроэкономические риски, обусловленные возможными неблагоприятными изменениями макроэкономической ситуации и, как следствие, снижением объема инвестиционных ресурсов, предусмотренных для реализации мероприятий, в том числе из внебюджетных источников, что может привести к незавершению или невозможности реализации ряда проектов, неэффективному использованию бюджетных средств;

внешнеэкономические риски, обусловленные возможностью появления неблагоприятных тенденций в развитии внешнеторговых отношений, функционировании валютных рынков, изменением геополитической позиции Российской Федерации, что может привести к снижению или изменению направлений и структуры грузопотоков;

рыночные риски, связанные с конъюнктурными колебаниями рынка, падением доходности инвестиций;

операционные, связанные с ненадлежащей технической и нормативно-правовой поддержкой реализации подпрограммы.

Вместе с тем существующие экономические предпосылки реализации крупных инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта позволяют рассчитывать на их успешное завершение в программные сроки при условии адекватной организационной и ресурсной обеспеченности. При этом конечные результаты, связанные с ростом темпов строительства объектов транспортной инфраструктуры, ускорением транспортных потоков, формированием дополнительных бюджетных поступлений за счет

увеличения налоговой базы и роста объемов перевозок, обеспечивают ее высокую общественную эффективность.

II. Основные цели и задачи, сроки и этапы реализации подпрограммы, ее целевые индикаторы и показатели

Целями подпрограммы "Внутренний водный транспорт" (далее - подпрограмма) являются: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике; повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны; повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации.

Для достижения цели по развитию современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, предусматривается решение задачи устранения участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации. Это позволит сократить долю внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации с 4,9 тыс. км (75 процентов) в 2010 году до 0,9 тыс. км (14 процентов) к 2015 году, унифицировать габариты внутренних водных путей, отнесенных к водным путям международного значения. Пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации увеличится до 30 - 33 млн. тонн.

Для достижения цели по повышению конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализации транзитного потенциала страны предусматривается решить задачи развития портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения и повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на основе обновления грузового и пассажирского транспортного флота.

Для достижения цели по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Российской Федерации предусматривается решить задачу обеспечения надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях. Это позволит к 2015 году обеспечить безопасность гидротехнических сооружений, в том числе привести к нормальному уровню безопасности судоходные гидротехнические сооружения, находящиеся в настоящее время в аварийном или опасном состоянии, обновить обслуживающий флот, реконструировать и развить сети технологической связи, внедрить и обеспечить функционирование системы электронных навигационных карт внутренних водных путей, развить материально-техническую базу учебных заведений.

Реализация подпрограммы предусматривается в 2010 - 2015 годах в один этап.

Поставленным в подпрограмме целям и задачам соответствуют задания по важнейшим целевым индикаторам и показателям, указанным в [Приложении N 1](#).

III. Перечень мероприятий подпрограммы

Для достижения поставленных целей и задач подпрограммы предусматривается реализация комплекса мероприятий.

Задача сокращения протяженности участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, в значительной степени будет решена в случае осуществления 2 крупных инвестиционных проектов, предусматривающих:

строительство Нижегородского низконапорного гидроузла в 2010 - 2015 годах;

строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла в 2010 - 2014 годах.

В результате реализации указанных проектов увеличится пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, будет сохранена судоходность р. Волги на всем ее протяжении. Обеспечение гарантированных габаритов пути

создаст условия для развития транзитных грузопотоков, эффективного использования современных и перспективных типов транспортных судов, системного развития транспортной инфраструктуры.

Для решения задачи развития портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения предусматривается реализация мероприятий по строительству портовых терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов на принципах государственно-частного партнерства. Основными ожидаемыми результатами от реализации проекта являются возможность обрабатывать в порту Азов все типы судов класса "река - море" без ограничения их грузоподъемности и существенный рост объемов перевалки грузов за счет увеличения пропускной способности порта на 6 млн. тонн.

Задача повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота будет решена путем размещения крупных заказов на строительство сухогрузных и наливных судов грузоподъемностью 5 тыс. тонн для замены судов типа "Волго-Дон" и "Волгонефть", которые являлись основными судами на протяжении последних 30 лет при перевозках массовых грузов по Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации и по срокам службы требуют замены, а также путем строительства малотоннажного флота для восточных бассейнов и пассажирских судов пассажироместимостью 212 человек нового проекта "Золотое кольцо".

Основным результатом обновления флота будет рост конкурентоспособности российского речного флота, повышение качества перевозок грузов и пассажиров, снижение транспортных издержек, а также рост объема перевозок внутренним водным транспортом.

Решение задачи обеспечения надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях предполагает осуществление комплекса мероприятий по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния, обновлению обслуживающего флота, реконструкции и развитию сетей технологической связи на внутренних водных путях, приобретению программно-аппаратных средств для оснащения лабораторий навигационной информации, усилению антитеррористической защищенности объектов, строительству и реконструкции объектов научно-образовательных комплексов на базе отраслевых высших учебных заведений.

Мероприятия по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния подразумевают осуществление следующих 3 крупных инфраструктурных проектов:

реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы;

комплексная реконструкция гидротехнических сооружений Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации;

комплексная реконструкция гидротехнических сооружений и внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока.

В подпрограмму включены мероприятия по комплексной реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, имеющих предельный износ конструктивных элементов, требующих их полной замены с изменением технических параметров, улучшающие эксплуатационные показатели работы.

Проект реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы включает реконструкцию 10 гидроузлов, в том числе Рыбинского, насосных станций, систем контрольно-измерительной и информационно-диагностической аппаратуры с обеспечением антитеррористической защищенности объектов, расположенных на канале имени Москвы, Москворецко-Окской шлюзованной системе, в верхней части р. Волги.

Проект комплексной реконструкции гидротехнических сооружений Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации предполагает проведение восстановительных работ (гидротехнической и строительной частей) на действующих гидротехнических сооружениях, замену и обновление металлоконструкций и механического оборудования, а также электрооборудования. Проведение таких работ предусматривается на объектах Беломорско-Балтийского и Волго-Донского каналов, Волго-Балтийского водного пути, на гидротехнических сооружениях Северо-Двинской шлюзованной системы, Волжского, Камского и Азово-Донского бассейнов.

Мероприятия по комплексной реконструкции гидротехнических сооружений и внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока направлены на повышение безопасности и надежности завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности. Предусматривается поддержание гарантированных габаритов судового хода, а при необходимости - их увеличение, восстановление устойчивости напорного фронта на гидротехнических сооружениях Обского и Енисейского бассейнов, восстановление выправительных сооружений и водных трасс в Ленском, Амурском и Енисейском бассейнах.

Основными ожидаемыми результатами от реализации мероприятий по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния являются:

 доведение технического состояния судоходных гидротехнических сооружений до уровня, оцениваемого как работоспособное;

 соответствие судоходных гидротехнических сооружений нормальному уровню безопасности;

 снижение вероятности угрозы возникновения аварийных ситуаций.

Реализация мероприятий по модернизации береговых производственных объектов и сооружений предполагает в качестве основной цели обеспечение безопасности транспортной системы внутреннего водного транспорта.

Обновление обслуживающего флота предполагает строительство 352 судов, используемых на контроле состояния путевых условий на внутренних водных путях (обстановочных, экологического назначения, служебно-вспомогательных, для промерных и изыскательских работ, земснарядов).

Реализация мероприятий по приобретению 115 скоростных патрульных судов предполагает поставку для нужд Федеральной службы по надзору в сфере транспорта судов, необходимых для обеспечения контрольно-надзорной деятельности на внутреннем водном транспорте.

Обслуживающий флот и флот для надзорных функций являются федеральной собственностью.

Мероприятия по развитию сетей ведомственной технологической связи на период 2010 - 2015 годов предусматривают развитие системы управления движением судов и информационное обеспечение судоходства на всей протяженности внутренних водных путей Российской Федерации. В первоочередном порядке в период до 2011 года необходимо завершить реконструкцию и создание речной системы управления движением судов и информационного обеспечения судоходства Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации как стратегически важного и наиболее сложного участка внутренних водных путей. Создание системы управления движением судов и информационного обеспечения судоходства на внутренних водных путях, не входящих в Единую глубоководную систему европейской части Российской Федерации, планируется осуществить в 2010 - 2015 годах.

Реконструкция лабораторий навигационной информации, включая монтаж программно-аппаратных средств, предусматривает создание и оснащение программно-аппаратными средствами 17 аккредитованных для этой деятельности лабораторий навигационной информации в каждом из государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства и федеральном государственном унитарном предприятии "Канал имени Москвы" для проверки и корректировки в кратчайшие сроки навигационной информации и оперативной ее передачи на суда по каналам связи.

Поставленная перед отраслью задача по обеспечению надежности и безопасности функционирования транспортной системы Российской Федерации может быть решена только при условии наличия достаточного количества высококвалифицированных специалистов внутреннего водного транспорта и современной материально-технической базы отраслевых учебных заведений, развитие которой подразумевает строительство и реконструкцию объектов федеральной собственности.

Программные мероприятия развития внутреннего водного транспорта охватывают территорию всех 7 федеральных округов Российской Федерации.

Для достижения целей подпрограммы и решения поставленных задач необходимо научно-техническое обеспечение ее реализации, что предусматривает проведение научно-технического

сопровождения работ по развитию инфраструктуры внутренних водных путей, исследованию комплексного влияния мероприятий по ликвидации лимитирующих участков Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации на структуру и динамику грузо- и пассажиропотоков по внутренним водным путям, развитию грузовой базы речного транспорта и снижению транспортных издержек, подготовке научно обоснованных предложений по реконструкции и модернизации портовых сооружений и береговых производственных объектов на участках транспортного коридора "Север - Юг", разработке предложений по созданию мультимодальных транспортно-логистических узлов на внутренних водных путях международного значения, разработке стратегических планов развития речных портов по отдельным бассейнам, разработке предложений по повышению эффективности речных перевозок, научно-техническому сопровождению мероприятий по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений, проведению научных исследований по развитию сетей технологической связи, систем управления движением судов и информационного обеспечения, проведению научных исследований по развитию навигационно-гидрографического обеспечения на внутренних водных путях, проведению научных исследований в области развития технических и технологических средств подготовки специалистов в отраслевых учебных заведениях и в области использования инновационных технологий в образовательном процессе, научному обеспечению мониторинга подпрограммы, научно-техническому обеспечению деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб при поиске и спасении людей, терпящих бедствие на внутренних водных путях.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения подпрограммы

Источниками ресурсного обеспечения подпрограммы являются средства федерального бюджета и внебюджетных источников.

Общий объем финансирования подпрограммы рассчитан в ценах соответствующих лет и составляет 200,5 млрд. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета 165 млрд. рублей и за счет средств внебюджетных источников - 35,5 млрд. рублей.
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 12.10.2010 N 828)

Расходы на реализацию подпрограммы с распределением по годам, направлениям расходования и источникам финансирования приведены в [Приложении N 3](#).

Государственная поддержка реализации подпрограммы осуществляется за счет средств федерального бюджета.

Предусмотренные направления расходования средств федерального бюджета обеспечивают достижение поставленных целей и комплексное решение задач подпрограммы на основе реализации инвестиционных проектов и мероприятий.

Подпрограммой также предусматривается реализация проектов на основе смешанного финансирования за счет средств федерального бюджета и частных инвесторов.

При осуществлении проекта реконструкции и развития инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути со строительством второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла предполагается использовать форму государственно-частного партнерства.

Привлечение средств частных инвесторов в соответствии с заявленными намерениями предусмотрено также при строительстве транспортного флота, строительстве и реконструкции терминалов и объектов инфраструктуры порта Азов.

V. Механизм реализации подпрограммы

Общее управление реализацией подпрограммы осуществляется государственным заказчиком подпрограммы - Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Основными целями и задачами управления реализацией подпрограммы являются:
обеспечение эффективного и целевого использования средств, включая средства государственной поддержки;
разработка инвестиционных предложений и поиск инвесторов;
осуществление контроля при реализации инвестиционных проектов;

передача в эксплуатацию законченных объектов.

Отбор организаций - исполнителей подпрограммы осуществляется на конкурсной основе.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности подпрограммы

Реализация мероприятий подпрограммы позволит обеспечить:

повышение конкурентоспособности внутренних водных путей на направлениях международных транспортных коридоров на основе ликвидации участков, ограничивающих их пропускную способность;

существенное повышение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния;

рост инвестиционной привлекательности внутреннего водного транспорта.

Оценка эффективности реализации подпрограммы производится по количественным и качественным показателям общественной, коммерческой и бюджетной эффективности. Общественная эффективность реализации мероприятий подпрограммы составляет 106,8 млрд. рублей. Факторами формирования общественного эффекта являются:

сокращение простоев и повышение степени загрузки судов за счет ликвидации лимитирующих участков внутренних водных путей;

увеличение объема перевозок в результате роста пропускной способности указанных участков;

предотвращение ущерба от возможных аварий на судоходных гидротехнических сооружениях, имеющих в настоящее время неудовлетворительный и опасный уровни безопасности;

увеличение объема перегрузочных работ в результате строительства новых грузовых причалов.

Расчеты показателей эффективности подпрограммы приведены в [Приложении N 4](#). Они выполнены в соответствии с едиными методическими подходами, изложенными в [разделе VI](#) Программы.

Осуществление мероприятий подпрограммы обеспечит также позитивные социальные последствия. Социальный эффект от реализации подпрограммы формируется за счет повышения занятости, уровня и качества жизни населения, доступности транспортных услуг для потребителей, обеспечения безопасности судоходства и предотвращения возможности техногенных аварий.

Повышение конкурентоспособности и рост объемов перевозок внутренним водным транспортом будет способствовать улучшению экологической ситуации, прежде всего в европейской части России, поскольку он является видом транспорта с более низким уровнем загрязнения атмосферы и воды по сравнению с другими видами транспорта.

В то же время реализация мероприятий подпрограммы позволит уменьшить объем сброса загрязненных сточных вод и выброса вредных веществ в атмосферу, значительно снизить вероятность аварийных ситуаций и создать условия для минимизации негативных экологических последствий. Снижение экологических рисков при реализации инвестиционных проектов обеспечивается также через механизм страхования ответственности при заключении государственных контрактов и инвестиционных договоров.

Результаты реализации подпрограммы выходят за рамки решения только транспортных проблем. Они окажут позитивное влияние как на показатели работы транспортной системы страны, так и на развитие смежных отраслей экономики - транспортного машиностроения, транспортного строительства и сферы услуг, что обусловлено мультипликативным эффектом от реализации мероприятий.

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ
ПОДПРОГРАММЫ "ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ"

(по состоянию на конец года)

	Единица измерения	2009 год	2010 - 2015 годы - всего	В том числе					
				2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Целевые индикаторы									
1. Протяженность (доля) внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации <*>	тыс. км ----- процентов	4,9 ---	-	4,9 ---	4,9 ---	4,9 ---	4,9 ---	4 --	0,9 ---
2. Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих опасный уровень безопасности <*>	процентов	4,1	-	3	2,8	2,2	1,2	0,6	0
3. Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности <*>	"--"	14,1	-	13	12,2	10,9	10,7	9,8	9
II. Целевые показатели									
4. Протяженность построенных грузовых причалов в речных портах <*>	пог. м	255	450	-	-	100	100	150	100
5. Поставки судов обслуживающего флота <*>	единиц	6	467	27	45	72	100	137	86
6. Пополнение транспортного флота <*>	"--"	14	97	1	17	18	19	20	22

<*> Мониторинг целевых индикаторов и показателей подпрограммы осуществляется один раз в год.

СВЯЗАННЫМ С ОБУСТРОЙСТВОМ ЗОНЫ ВОДОХРАНИЛИЩА)

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

1. Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла

Описание	- проект предусматривает проектирование и строительство комплексного низконапорного гидроузла на р. Волге в нижнем бьефе Городецкого гидроузла. Протяженность реконструируемого участка - 45 км. Реализация проекта носит комплексный характер по решению транспортных и экологических задач в регионе
Цели и основные задачи	- сохранение сквозного судоходства по р. Волге как водной трассе международного значения; создание условий для открытия Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации для международного судоходства; ликвидация инфраструктурных ограничений на основных направлениях грузо- и пассажиропотоков на р. Волге; устранение потерь провозной способности флота (по осадке и по времени)
Основные ожидаемые результаты реализации	- сокращение доли внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, на 48 процентов (3,1 тыс. км); сохранение целостности р. Волги как судоходной, интеграция водной трассы Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации в систему международных транспортных коридоров; обеспечение гарантированных параметров внутренних водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (глубина - не менее 4 м); сокращение времени прохождения судами указанного участка
Этапы и сроки реализации	- продолжение проектирования - 2010 - 2011 годы; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	- общий объем финансирования - 38216,8 млн. рублей (федеральный бюджет)

2. Строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла

Описание	- проект предусматривает реконструкцию инфраструктуры Волго-Балтийского водного пути, включая проектирование и строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла, имеющей следующие характеристики: полезная длина камеры шлюза - 300 м; полезная ширина камеры шлюза - 21,5 м; глубина на пороге - 5,5 м; распределительная система питания шлюза водой. Подходные каналы имеют следующие характеристики: полигональное поперечное сечение;
----------	---

ширина канала по зеркалу воды при минимальном судоходном уровне нижнего бьефа – 101,45 м;
ширина канала по зеркалу воды при нормальном подпорном уровне нижнего бьефа – 134,7 м;
ширина судового хода на каналах – 63,45 м;
глубина судового хода на каналах – 5,5 м.
Направляющие палы имеют следующие характеристики:
длина ходовой палы – 125,88 м;
длина неходовой палы – 85,28 м;
длина верхних и нижних причалов – 646,96 м (в верхнем бьефе причалы расположены с правой стороны подходного канала, в нижнем бьефе – с левой стороны).
Предусматриваются мероприятия по оснащению объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности

Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - ликвидация инфраструктурных ограничений по увеличению объема грузо- и пассажироперевозок по Волго-Балтийскому водному пути и повышение конкурентоспособности водного маршрута; - развитие высокорентабельных транзитных перевозок по международному транспортному коридору "Север-Юг"; - ликвидация лимитирующего участка Волго-Балтийского водного пути; - интенсификация перевозки грузов и пассажиров; - повышение безопасности судоходства
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - сокращение на 13 процентов (0,9 тыс. км) доли внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации; - повышение пропускной способности Волго-Балтийского водного пути; - интеграция водной трассы Волго-Балтийского водного пути в систему международных транспортных коридоров; - рост грузопотока по трассе Волго-Балтийского водного пути; - увеличение гарантированных глубин и габаритов судовых ходов; - увеличение числа участков с двухсторонним движением судов; - уменьшение простоя грузового флота в ожидании шлюзования и прохождения участков с односторонним движением и ограничением скорости
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none"> - продолжение проектирования – 2010 – 2011 годы; - строительство – 2011 – 2014 годы
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none"> - общий объем финансирования – 7356,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 5231,1 млн. рублей; внебюджетных источников – 2125 млн. рублей
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	

3. Обновление транспортного флота

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - проект предусматривает размещение заказа на строительство сухогрузных и наливных судов грузоподъемностью 5 тыс. тонн для замены судов типа "Волго-Дон" и "Волгонефть" (85 ед.), которые
----------	---

являлись основными на протяжении последних 30 лет при перевозках массовых грузов по Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации и по срокам службы требуют замены, а также строительство малотоннажного флота для восточных бассейнов (7 ед.) и пассажирских судов пассажировместимостью 212 человек (5 ед.) нового проекта "Золотое кольцо"

Цели и основные задачи	- повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта при перевозках грузов и пассажиров при открытии внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранных государств; повышение качества перевозок на основе строительства современных грузовых и пассажирских судов; снижение транспортных издержек и ускорение скорости доставки грузов; формирование производственного потенциала для увеличения объема перевозок по внутренним водным путям
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и повышение эффективности речных перевозок; обеспечение конкурентоспособности российских речных судов при открытии внутренних водных путей для прохода судов под флагом иностранных государств
Этапы и сроки реализации	- проектирование и строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 33257,7 млн. рублей (внебюджетные источники)

4. Реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы

Описание	- проект предусматривает реконструкцию 16 гидроузлов (гидроузлы N 2 - 9, Ивановский, Андреевка, Софьино, Фаустово, Северка, Белоомут, Кузьминск), реконструкцию систем контрольно-измерительной и информационно-диагностической аппаратуры, оснащение реконструируемых объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности с целью усиления антитеррористической защищенности объектов, расположенных на канале имени Москвы, в Москворецко-Окской системе, Рыбинском водохранилище и верхней части р. Волги, включая выполнение проектных работ
Цели и основные задачи	- обеспечение комплексной безопасности водных путей и судоходных гидротехнических сооружений канала имени Москвы; повышение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений; доведение технического состояния судоходных гидротехнических сооружений до уровня, соответствующего установленным требованиям; обеспечение устойчивости транспортной системы; усиление антитеррористической защищенности объектов

Основные ожидаемые результаты реализации	- доведение технического состояния судоходных гидротехнических сооружений до уровня, оцениваемого как работоспособное; снижение вероятности проведения акта незаконного вмешательства и угрозы возникновения аварийных ситуаций
Этапы и сроки реализации	- продолжение проектирования - 2010 - 2012 годы; строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 21450,8 млн. рублей (федеральный бюджет) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

5. Комплексная реконструкция гидротехнических сооружений Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации

Описание	- проект предусматривает следующие этапы: реконструкция 14 шлюзов Северного и Южного склонов Беломорско-Балтийского канала, 4 водосбросных плотин, 3 водоспусков и капитальные дноуглубительные работы на трассе Беломорско-Балтийского канала; реконструкция объектов Волго-Балтийского водного пути, в том числе шлюзов N 1 - 6, шлюзов Верхне-Свирского, Нижне-Свирского, Волховского и Шекснинского гидроузлов, расширение каналов N 59, 65 и 66; реконструкция элементов напорного фронта, гидроэлектромеханического оборудования шлюзов, укрепление стенок камер шлюзов, рымов откосов, пришлюзовых причалов Городецкого, Чебоксарского, Самарского и Саратовского гидроузлов, а также реконструкция лимитирующего участка внутренних водных путей р. Волги Саралевского водного узла; реконструкция напорных сооружений, приводов, распределительных устройств, подходных каналов и пришлюзовых причалов Чайковского, Пермского, Нижне-Камского и Павловского гидроузлов; реконструкция гидроузлов N 2 - 14 Волго-Донского канала, Волгоградского и Николаевского гидроузлов, техническое перевооружение насосных станций; реконструкция рыбоходного шлюза и плотины Кочетовского гидроузла на р. Дон, Северско-Донецкой (6 гидроузлов) и Маньчской (3 гидроузла) шлюзованных систем, устранение лимитирующих участков на р. Дон; реконструкция Северо-Двинской шлюзованной системы, в том числе Зауломской, Фералонтовской и Топорнинской плотин и Топорнинского, Казминского, Вазеринских I - II и Кишемского каналов с их берегоукреплением, замена 3 понтонных переправ на подъемно-поворотные мосты, включая проектные работы и оснащение всех реконструируемых объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Реализация проекта планируется при соблюдении следующих условий: одновременное выполнение работ по реконструкции всех гидротехнических сооружений, расположенных в Единой глубоководной системе европейской части
----------	--

Российской Федерации;
концентрация необходимых средств на период реализации (2010 – 2015 годы);
использование взаимосвязанных графиков строительства (реконструкции) с учетом сезонности без остановки сквозного судоходства в Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации

Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в европейской части Российской Федерации; создание условий по открытию Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации для международного судоходства; повышение уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений; доведение их технического состояния до уровня, соответствующего действующим требованиям; создание сбалансированной инфраструктуры водных путей
Основные ожидаемые результаты реализации	- соответствие оценки судоходных гидротехнических сооружений нормальному уровню безопасности; интеграция Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации в систему международных транспортных коридоров; обеспечение гарантированных параметров Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (глубина не менее 4 м); снижение вероятности угрозы возникновения аварийных ситуаций до допустимого уровня
Этапы и сроки реализации	- продолжение проектирования – 2010 – 2011 годы; строительство – 2011 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 51616,2 млн. рублей (федеральный бюджет)

6. Комплексная реконструкция гидротехнических сооружений и внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока

Описание	- проект предусматривает проведение комплексной реконструкции инфраструктуры внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока по Обскому, Енисейскому, Ленскому и Амурскому бассейнам, включая: реконструкцию Красноярского судоподъемника (г. Дивногорск) на р. Енисей, нижнего подходного канала Новосибирского шлюза (I этап); реконструкцию и восстановление внутренних водных путей на р. Енисей (на участке Красноярск – устье р. Ангары), 22 участков на р. Амур в условиях эксплуатации Бурейской гидроэлектростанции; оснащение объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (II этап)
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Сибири и Дальнего Востока; обеспечение доступности транспортных услуг по завозу грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;

	<p>повышение уровня безопасности судоходства; доведение технического состояния внутренних водных путей до уровня, соответствующего установленным требованиям; улучшение параметров внутренних водных путей для обеспечения завоза грузов на Крайний Север внутренним водным транспортом</p>
Основные ожидаемые результаты реализации	<p>- соответствие оценки судоходных гидротехнических сооружений нормальному уровню безопасности; создание воднотранспортной системы с гарантированными габаритами судовых ходов; снижение вероятности угрозы возникновения аварийных ситуаций; обеспечение безопасной и доступной для пользователей инфраструктуры внутренних водных путей, включая доставку грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности; обеспечение условий по совместному содержанию пограничных внутренних водных путей в соответствии с российско-китайскими соглашениями</p>
Этапы и сроки реализации	<p>- продолжение проектирования - 2010 - 2011 годы; строительство - 2010 - 2015 годы</p>
Объемы и источники финансирования (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	<p>- общий объем финансирования - 3248,1 млн. рублей (федеральный бюджет)</p>

7. Модернизация береговых производственных объектов и сооружений

Описание	<p>- проект предусматривает реконструкцию береговой инфраструктуры внутренних водных путей, являющихся федеральной собственностью, с оснащением объектов инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и включает: реконструкцию навигационного оборудования судовых ходов в речных бассейнах (I этап); реконструкцию ремонтных пунктов технического обслуживания, баз отстоя флота и производственных сооружений и зданий в Волго-Балтийском, Енисейском, Амурском, Обь-Иртышском и Байкало-Ангарском бассейнах (II этап)</p>
Цели и основные задачи	<p>- обеспечение безопасности перевозок внутренним водным транспортом; повышение уровня безопасности судоходства по внутренним водным путям; обеспечение современным оборудованием и технологиями ремонтных баз и пунктов отстоя обслуживающего флота</p>
Основные ожидаемые результаты реализации	<p>- создание условий по безопасному судоходству на внутренних водных путях; обеспечение условий по поддержанию обслуживающего флота в рабочем состоянии; создание современных пунктов технического обслуживания; снижение аварийности судоходства; снижение затрат на ремонт обслуживающего флота на 15 - 20 процентов</p>

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 - 2011 годы; строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2369,7 млн. рублей (федеральный бюджет)

8. Обновление обслуживающего флота

Описание	- проект предусматривает проектирование и строительство судов обслуживающего флота, связанного с реализацией государственных функций по содержанию внутренних водных путей, включая: строительство обстановочных теплоходов, обеспечивающих надежность действия навигационного оборудования судовых ходов (I этап); строительство судов, предназначенных для сбора и переработки отходов, утилизации нефтесодержащих вод (II этап); строительство судов для промерных и изыскательских работ для обеспечения государственной задачи - завоза жизненно необходимых грузов и развития экономики в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (III этап); строительство земснарядов (по новым проектам в количестве 16 единиц и с использованием элементов эксплуатирующихся судов - 6 единиц) (IV этап)
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы внутреннего водного транспорта; обеспечение доступности транспортных услуг; повышение уровня безопасности судоходства; доведение технического состояния внутренних водных путей до соответствующего установленным требованиям при завозе грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности
Основные ожидаемые результаты реализации	- создание современных судов обслуживающего флота для государственных нужд в количестве 352 единиц, в том числе: обстановочных - 250 единиц; судов, предназначенных для сбора и переработки отходов, утилизации нефтесодержащих вод, - 16 единиц; судов для промерных и изыскательских работ - 32 единицы; служебно-вспомогательных - 32 единицы; земснарядов - 22 единицы. Продление срока службы эксплуатирующихся судов и создание мобильной системы мониторинга безопасности судоходства и состояния внутренних водных путей
Этапы и сроки реализации	- продолжение проектирования - 2010 - 2014 годы; строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 33050,9 млн. рублей (федеральный бюджет)

9. Реконструкция и развитие сетей ведомственной технологической связи на внутренних водных путях

Описание	- реконструкция сетей ведомственной технологической
----------	---

бассейновой связи, включая:
 проектирование и реконструкцию ведомственной технологической связи на водных путях, входящих в Единую глубоководную систему европейской части Российской Федерации, в том числе в Московско-Окском, Волго-Балтийском и Азово-Донском бассейнах (I этап);
 проектирование и реконструкцию ведомственной технологической связи на водных путях, не входящих в Единую глубоководную систему европейской части Российской Федерации, в том числе в Печорском, Енисейском, Обском, Обь-Иртышском, Ленском, Амурском и Байкало-Ангарском бассейнах (II этап)

Цели и основные задачи - обеспечение внутренних водных путей средствами технологической связи нового поколения и создание системы управления движением судов и информационного обеспечения судоходства;
 создание единого информационного пространства для системы внутреннего водного транспорта и смежных с ним транспортных систем;
 обеспечение безопасности судоходства и эксплуатации гидротехнических сооружений;
 внедрение автоматизированных систем управления движением судов;
 создание условий для открытия внутренних водных путей для прохода судов под флагами иностранных государств

Основные ожидаемые результаты реализации - повышение безопасности судоходства и эксплуатации гидротехнических сооружений;
 повышение скорости доставки грузов;
 интеграция речных информационных систем в систему управления движением судов;
 повышение экономической эффективности речных перевозок за счет сокращения времени нахождения в пути, расхода топлива, снижения аварийности и других факторов

Этапы и сроки реализации - проектирование и строительство - 2010 - 2012 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 3251,9 млн. рублей (федеральный бюджет)

10. Реконструкция лабораторий навигационной информации, включая монтаж программно-аппаратных средств

Описание - реконструкция 17 лабораторий навигационной информации, которые находятся в составе федерального имущества государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства

Цели и основные задачи - повышение уровня безопасности судоходства;
 создание условий открытия внутренних водных путей для прохода судов под флагами иностранных государств;
 проверка и корректировка электронных навигационных карт

Основные ожидаемые результаты реализации - повышение уровня безопасности судоходства (снижение аварийности судоходства на внутренних водных путях на 35 - 40 процентов);

повышение скорости доставки грузов;
продление навигационного периода при неблагоприятных климатических условиях и сокращенном составе средств навигационного оборудования;
повышение экономической эффективности речных перевозок за счет сокращения времени нахождения в пути, расхода топлива, снижения аварийности и других факторов;
повышение экологической безопасности

Этапы и сроки реализации - проектирование и строительство - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 611 млн. рублей (федеральный бюджет)

11. Строительство и реконструкция объектов федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Московская государственная академия водного транспорта"

Описание - проект предусматривает:
строительство и оснащение тренажерно-исследовательского центра (пос. Икша, Московская область);
строительство и оснащение учебно-тренировочного центра конвекционной подготовки (г. Долгопрудный, Московская область);
строительство и оснащение учебно-лабораторного и тренажерного корпуса (г. Москва, Новоданиловская наб., д. 2, корп. 1);
реконструкцию учебно-лабораторных корпусов (г. Москва, Нагатинский затон);
реконструкцию студенческого общежития (Москва, ул. Речников, д. 16);
строительство учебных судов смешанного плавания (включая оснащение тренажерами) для прохождения практики

Цели и основные задачи - повышение научно-технического потенциала речной отрасли;
обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы;
обеспечение наличия инфраструктуры, системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации и закрепления достаточного количества высококвалифицированных специалистов внутреннего водного транспорта на основе современной материально-технической базы и инновационных технологий обучения

Основные ожидаемые результаты реализации - развитие инновационной деятельности речной отрасли, новых технологий в сфере внутреннего водного транспорта;
повышение качества подготовки кадров;
повышение безопасности и устойчивости функционирования отрасли

Этапы и сроки реализации - проектирование и строительство - 2010 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 1353,2 млн. рублей

**12. Строительство и реконструкция объектов
федерального государственного образовательного учреждения
высшего профессионального образования "Санкт-Петербургский
государственный университет водных коммуникаций"**

Описание	- проект предусматривает: строительство и оснащение учебно-лабораторного и тренажерного корпуса Института флота для подготовки плавсостава (г. Санкт-Петербург, Межевой канал, д. 2); реконструкцию главного учебного корпуса с созданием современного библиотечного и спортивного комплексов (г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 5/7); реконструкцию студенческого общежития (г. Санкт-Петербург, пл. Стачек, д. 5)
Цели и основные задачи	- повышение научно-технического потенциала речной отрасли; обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы; обеспечение наличия инфраструктуры, системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации и закрепления достаточного количества высококвалифицированных специалистов внутреннего водного транспорта на основе современной материально-технической базы и инновационных технологий обучения
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие инновационной деятельности речной отрасли, новых технологий в сфере внутреннего водного транспорта; повышение качества подготовки кадров; повышение безопасности и устойчивости функционирования отрасли
Этапы и сроки реализации	- проектирование и строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1132,1 млн. рублей (федеральный бюджет)

**13. Строительство и реконструкция объектов
федерального государственного образовательного учреждения
высшего профессионального образования "Волжская
государственная академия водного транспорта"**

Описание	- проект предусматривает: строительство и оснащение учебно-тренажерного и исследовательского центра (г. Нижний Новгород); реконструкцию учебных корпусов академии (г. Нижний Новгород)
Цели и основные задачи	- повышение научно-технического потенциала речной отрасли; обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы; обеспечение наличия инфраструктуры, системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации и закрепления достаточного количества высококвалифицированных специалистов

внутреннего водного транспорта на основе современной материально-технической базы и инновационных технологий обучения

Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие инновационной деятельности речной отрасли, новых технологий в сфере внутреннего водного транспорта; повышение качества подготовки кадров; повышение безопасности и устойчивости функционирования отрасли
Этапы и сроки реализации	- проектирование и строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 726,5 млн. рублей (федеральный бюджет)

14. Строительство и реконструкция объектов федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Новосибирская государственная академия водного транспорта"

Описание	- проект предусматривает: строительство и оснащение Центра информационных технологий; модернизацию учебно-исследовательской лаборатории "Управление транспортным процессом на внутренних водных путях"; техническое перевооружение учебно-исследовательской лаборатории "Моделирование природных и техногенных факторов и их влияния на состояние водных путей и окружающей среды"; модернизацию учебно-исследовательской лаборатории интеллектуальных судовых энергетических установок; модернизацию учебно-исследовательской лаборатории "Электрооборудование и автоматика"; техническое перевооружение учебно-исследовательской лаборатории "Динамика и прочность машин, конструкций и оборудования объектов водного транспорта"; модернизацию тренажеров для подготовки плавсостава
Цели и основные задачи	- повышение научно-технического потенциала речной отрасли; обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной системы; обеспечение наличия инфраструктуры, системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации и закрепления достаточного количества высококвалифицированных специалистов внутреннего водного транспорта на основе современной материально-технической базы и инновационных технологий обучения
Основные ожидаемые результаты реализации	- развитие инновационной деятельности речной отрасли и новых технологий в сфере внутреннего водного транспорта; повышение качества подготовки кадров; повышение безопасности и устойчивости функционирования отрасли

Этапы и сроки реализации	- проектирование и строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 213,6 млн. рублей (федеральный бюджет)

15. Приобретение патрульных судов

Описание	- приобретение 115 скоростных патрульных судов для нужд Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; развитие системы государственного надзора и контроля за обеспечением комплексной безопасности
Основные ожидаемые результаты реализации	- приобретение 115 скоростных патрульных судов; повышение уровня безопасности судоходства; сокращение ущерба, наносимого окружающей среде аварийными происшествиями на речном транспорте
Этапы и сроки реализации	- проектирование и строительство - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1079,2 млн. рублей (федеральный бюджет)

РАСХОДЫ
НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОДПРОГРАММЫ "ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Наименование объекта	2010 - 2015		В том числе				
			ГОДЫ				
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Общие расходы на реализацию подпрограммы							
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
Всего по подпрограмме	200538,2	7193,9	27065,1	31364	36833,6	47104,8	50976,8
в том числе:							
федеральный бюджет	164989,9	6578,5	21820	25440	29660	38765,9	42725,5
из них оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности	6430	620	720	1100	1250	1340	1400
внебюджетные источники	35548,3	315,4	5245,1	5924	7173,6	8338,9	8251,3
II. Капитальные вложения							
Всего	199588,2	7178,5	26935,1	31214	36663,6	46820,2	50746,8

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:								
федеральный бюджет	164175,5	6578,5	21710,1	25318	29519	38514,9	42535	
внебюджетные источники	35382,7	600	5225	5896	7144,6	8305,3	8211,8	

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

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

Всего	45572,9	153	7081,6	7972,6	9007,3	11709,1	9649,3
в том числе:							
федеральный бюджет	43447,9	53	6916,6	7642,6	8317,3	10869,1	9649,3
из них оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности	851	-	-	54,9	195	301	300,1
внебюджетные источники	2125	100	165	330	690	840	-

Задача "Устранение участков, ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации"

Всего	45572,9	153	7081,6	7972,6	9007,3	11709,1	9649,3
в том числе:							
федеральный бюджет	43447,9	53	6916,6	7642,6	8317,3	10869,1	9649,3
внебюджетные источники	2125	100	165	330	690	840	-
Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла, федеральный бюджет	38216,8	-	6128,7	6542,6	6386,1	9972,6	9186,8
Строительство второй нитки Нижне-Свирского гидроузла - всего	7356,1	153	952,9	1430	2621,2	1736,5	462,5

в том числе:								
федеральный бюджет	5231,1	53	787,9	1100	1931,2	896,5	462,5	
внебюджетные источники	2125	100	165	330	690	840	-	
2. Цель "Повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны"								
Всего (внебюджетные источники)	33257,7	500	5060	5566	6454,6	7465,3	8211,8	
Задача "Повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта на основе обновления транспортного флота"								
Обновление транспортного флота (внебюджетные источники)	33257,7	500	5060	5566	6454,6	7465,3	8211,8	
3. Цель "Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы"								
Всего (федеральный бюджет)	120727,6	6525,5	14793,5	17675,4	21201,7	27645,8	32885,7	
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)								
из них оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности	5579	620	720	1045,1	1055	1039	1099,9	
Задача "Обеспечение надежности объектов инфраструктуры и безопасности судоходства на внутренних водных путях"								
Всего - федеральный бюджет (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	120727,6	6525,5	14793,5	17675,4	21201,7	27645,8	32885,7	
Обеспечение безопасности гидротехнических сооружений за счет улучшения их технического состояния - всего (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	79309,2	6425,8	11406	12208,8	13157,9	17375,3	18735,4	
в том числе:								
Реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы - всего	21450,8	1495,5	2875,6	2128,4	2211,7	5094,6	7645	

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

разработка и реализация комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	13945,1	507,5	1935,6	1078,4	1031,7	3158	6233,9
реконструкция Рыбинского гидроузла	4031,1	38	420	680	760	1222	911,1
реконструкция двустворчатых ворот камер N 11 - 12 Рыбинского шлюза	167,1	167,1	-	-	-	-	-
реконструкция клапанных затворов верхних голов камер N 11 - 12 Рыбинского шлюза	40,5	40,5	-	-	-	-	-
реконструкция направляющей палы верхнего подходного канала и ограждающей эстакады гидроузла N 2	80,9	80,9	-	-	-	-	-
реконструкция клапанного затвора шлюза N 10-у	244,8	244,8	-	-	-	-	-
реконструкция аварийных ворот N 105	45,9	45,9	-	-	-	-	-
реконструкция открытого распределительного устройства ОРУ 110 кВ ГЭС-191	73,6	73,6	-	-	-	-	-
реконструкция транспортного тоннеля под шлюзом Иваньковского гидроузла с увеличением габаритов до размеров, достаточных для организации двустороннего движения (г. Дубна, Московская область)	220	-	220	-	-	-	-
техническое перевооружение насосных станций канала имени Москвы	2405,2	100,6	300	370	420	714,6	500
реконструкция откосов канала N 285	196,6	196,6	-	-	-	-	-
Комплексная реконструкция гидротехнических	52240,6	4312,5	7658,8	9396,7	9986,7	11190,4	9695,5

сооружений Единой глубоководной системы
европейской части Российской Федерации -
всего
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидросооружений Беломорско- Балтийского канала (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	6382,5	127,4	776,8	1161,1	1211,9	1258,3	1847
реконструкция Северного склона Беломорско- Балтийского канала, 10-я очередь (нижняя камера шлюза N 11)	182,1	182,1	-	-	-	-	-
разработка и реализация технико- экономического обоснования дальнейшей реконструкции Беломорско-Балтийского канала (реконструкция водосбросных плотин N 25, 27) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	674	188,8	348	137,2	-	-	-
разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	12456,6	162	786,2	1766,4	3533,2	3561,8	2647
реализация комплекса работ по реконструкции отдельных элементов шлюзов N 1 - 6	225	118	107	-	-	-	-
реконструкция дамб, ограждающих каналы N 61 - 62, с расширением судоходной трассы	168	168	-	-	-	-	-
реализация комплекса системы централизованного управления движением судов федерального государственного учреждения "Государственное бассейновое управление водных путей и судоходства "Волго-Балт"	224,2	24,5	199,7	-	-	-	-
реализация комплекса работ по реконструкции отдельных элементов Верхне-Свирского шлюза	415	349,4	65,6	-	-	-	-

реализация комплекса работ по реконструкции отдельных элементов Нижне-Свирского шлюза	159	63	96	-	-	-	-
реконструкция комплекса пришлюзовых и межшлюзовых причальных сооружений Вытегорского района гидросооружений и судоходства федерального государственного учреждения "Государственное бассейновое управление водных путей и судоходства "Волго-Балт"	2625,5	542	900	728,8	454,7	-	-
реконструкция автономного энергоснабжения шлюзов Северного склона	1396	-	300	315	340	441	-
крепление берегов водораздельного канала	397,1	113,5	207	76,6	-	-	-
расширение судоходной трассы р. Сквирит и Камышовой отмели	132,1	-	132,1	-	-	-	-
разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	5506,7	275	1037	1030	460,3	1406,9	1297,5
реконструкция Самарского шлюза (ворота шлюзов N 21 - 24)	287,7	277,7	10	-	-	-	-
реконструкция Городецкого гидроузла (ворота шлюзов N 13 - 16)	183,8	133,8	50	-	-	-	-
реконструкция рабочих и ремонтных затворов водопроводных галерей нижней головы шлюзов N 13 - 16	96,7	96,7	-	-	-	-	-
реконструкция Балаковского шлюза (реконструкция дренажных систем шлюзов N 25 и 26)	92,8	92,8	-	-	-	-	-
разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна	3236,2	82	372,3	557,6	799,8	947,8	476,7

реконструкция судоходной плотины Кочетовского гидроузла на р. Дон (3 этап)	113,5	-	113,5	-	-	-	-
разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала	9163,8	105,5	514,9	1908	1945,4	2344,7	2345,3
техническое перевооружение насосных станций N 31 - 33	2005	35	255	300	350	615	450
реконструкция судоходного шлюза N 14 федерального государственного учреждения "Волго-Донское бассейновое управление водных путей и судоходства"	305	285	20	-	-	-	-
реконструкция судоходного шлюза N 10 федерального государственного учреждения "Волго-Донское бассейновое управление водных путей и судоходства" (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	387,3	113	189,3	85	-	-	-
реконструкция судоходного шлюза N 4 федерального государственного учреждения "Волго-Донское бассейновое управление водных путей и судоходства" (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	561,8	148,9	291,9	121	-	-	-
реконструкция систем электрооборудования приводных механизмов ворот и затворов шлюзов	318,5	150	98,5	70	-	-	-
разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна	2546,2	58	418	470	495	473,2	632
Аварийно-восстановительные работы на Пермском шлюзе:							
реконструкция шпунтовых стен и днищ камер	83,6	83,6	-	-	-	-	-
реконструкция аварийно-ремонтных и ремонтных ворот	130,4	130,4	-	-	-	-	-

реконструкция аварийно-эксплуатационных ворот верхней головы Чайковского шлюза	148	148	-	-	-	-	-
разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы	1636,6	58,5	370	670	396,4	141,7	-
Комплексная реконструкция гидротехнических сооружений и внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока - всего (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	3248,1	537,8	556,6	315,7	529,5	513,3	795,2
в том числе:							
разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна	715	38	126,2	80	77,4	99,6	293,8
реконструкция слипа Ладейских ремонтно-механических мастерских (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	75	75	-	-	-	-	-
реконструкция водных трасс р. Амур	371,4	45	73	78	98,5	51,1	25,8
реконструкция Новосибирского шлюза	184,1	134,1	50	-	-	-	-
второй этап реконструкции (реконструкция подходного канала и ворот)	519,3	-	107,6	93,7	99,7	109	109,3
реконструкция выправительных сооружений Ленского бассейна (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	1383,3	245,7	199,8	64	253,9	253,6	366,3
Модернизация береговых производственных объектов и сооружений	2369,7	80	315	368	430	577	599,7
Обновление обслуживающего флота	33050,9	-	2002,8	4006,8	6642	7987	12412,3
Реконструкция и развитие сетей ведомственной технологической связи на внутренних водных	3251,9	99,7	830,3	992,8	428,7	563	337,4

путях Российской Федерации по бассейнам -
всего

в том числе:

реконструкция ведомственной технологической сети связи Московского бассейна	300	10	100	100	90	-	-
реконструкция ведомственной технологической сети связи Азово-Донского бассейна	50	-	-	50	-	-	-
реконструкция ведомственной интегрированной технологической сети связи Волжского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства	179,9	-	55	124,9	-	-	-
реконструкция ведомственной интегрированной технологической сети связи Волго-Балтийского водного пути	150	-	50	100	-	-	-
реконструкция интегрированной цифровой сети Беломорско-Онежского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства	107,6	17,3	50	40,3	-	-	-
реконструкция сети бассейновой связи Северо-Двинского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства	20	6,7	13,3	-	-	-	-
реконструкция сети бассейновой связи Волго-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства	337	49,7	100	119,6	67,7	-	-
реконструкция интегрированной технологической сети связи федерального государственного учреждения "Камское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства"	140	-	40	100	-	-	-
реконструкция ведомственной технологической сети связи Кубанского бассейна	123	9	114	-	-	-	-

реконструкция ведомственной технологической сети связи Ленского бассейна	358,5	7	200	108,5	43	-	-
реконструкция ведомственной технологической сети связи Печорского бассейна	117	-	108	9	-	-	-
реконструкция ведомственной технологической сети связи Енисейского бассейна	366	-	-	100	83	183	-
реконструкция ведомственной технологической сети связи Амурского бассейна	202,5	-	-	140,5	62	-	-
реконструкция ведомственной технологической сети связи Обь-Иртышского бассейна	266	-	-	-	83	183	-
реконструкция ведомственной технологической сети связи Обского бассейна	307	-	-	-	-	180	127
реконструкция ведомственной технологической сети связи Байкало-Ангарского бассейна	227,4	-	-	-	-	17	210,4
Реконструкция лабораторий навигационной информации, включая монтаж программно-аппаратных средств	611	-	45	58	74	215	219
Строительство и приобретение патрульных судов	1079,2	-	128,7	159	158,2	479,7	153,6
Строительство и реконструкция объектов федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Московская государственная академия водного транспорта" - всего	1353,2	-	158,5	154,1	335,6	404,4	300,6
в том числе:							
строительство и оснащение тренажерно-исследовательского центра (пос. Икша, Московская область)	198,2	-	35,5	54,1	108,6	-	-

строительство и оснащение учебно-тренировочного центра конвекционной подготовки (г. Долгопрудный, Московская область)	23	-	23	-	-	-	-
строительство и оснащение учебно-лабораторного и тренажерного корпуса (г. Москва, Новоданиловская наб., д. 2, корп. 1)	400	-	-	-	28	186	186
реконструкция учебно-лабораторных корпусов (г. Москва, Нагатинский затон)	392	-	100	100	192	-	-
реконструкция студенческого общежития (г. Москва, ул. Речников, д. 16)	100	-	-	-	7	93	-
строительство учебных судов смешанного плавания для прохождения практики (включая оснащение тренажерами)	240	-	-	-	-	125,4	114,6
Строительство и реконструкция объектов федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций" - всего	1132,1	-	25	75	184,3	390,5	457,3
в том числе:							
строительство и оснащение учебно-лабораторного и тренажерного корпусов Института флота для подготовки плавсостава (г. Санкт-Петербург, Межевой канал, д. 2)	711,9	-	-	-	50	304,6	357,3
реконструкция главного учебного корпуса с созданием современного библиотечного и спортивного комплексов (г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 5/7)	213,3	-	25	75	113,3	-	-
реконструкция студенческого общежития (г. Санкт-Петербург, пл. Стачек, д. 5)	206,9	-	-	-	21	85,9	100

Строительство и реконструкция объектов федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Волжская государственная академия водного транспорта" - всего	726,5	-	25	20,9	221	189,5	270,1
в том числе:							
строительство и оснащение учебно-тренажерного и исследовательского центра (г. Нижний Новгород)	301,8	-	-	-	143,3	158,5	-
реконструкция учебных корпусов академии (г. Нижний Новгород)	301,1	-	-	-	-	31	270,1
реконструкция учебных корпусов Казанского филиала (г. Казань)	123,6	-	25	20,9	77,7	-	-
Строительство и реконструкция объектов федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Новосибирская государственная академия водного транспорта" - всего	213,6	-	172,2	-	-	41,4	-
в том числе:							
строительство и оснащение центра информационных технологий	68,8	-	68,8	-	-	-	-
модернизация учебно-исследовательской лаборатории "Управление транспортным процессом на внутренних водных путях"	24,7	-	24,7	-	-	-	-
реконструкция учебно-исследовательской лаборатории "Моделирование природных и техногенных факторов и их влияния на состояние водных путей и окружающей среды"	29,2	-	29,2	-	-	-	-

модернизация учебно-исследовательской лаборатории интеллектуальных судовых энергетических установок	31,4	-	31,4	-	-	-	-
модернизация учебно-исследовательской лаборатории "Электрооборудование и автоматика"	23,2	-	-	-	-	23,2	-
реконструкция учебно-исследовательской лаборатории "Динамика и прочность машин, конструкций и оборудования объектов водного транспорта"	18,2	-	-	-	-	18,2	-
модернизация тренажеров для подготовки командного плавающего состава	18,1	-	18,1	-	-	-	-

III. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

Всего по подпрограмме	580	15,4	70	90	100	164,6	140
в том числе:							
федеральный бюджет	414,4	-	49,9	62	71	131	100,5
внебюджетные источники	165,6	15,4	20,1	28	29	33,6	39,5
Научное обеспечение мониторинга подпрограммы, определения эффективности реализации мероприятий программы (федеральный бюджет)	25,1	-	3,5	4,6	4,5	8	4,5
Научное сопровождение (инвестиционные обоснования) развития инфраструктуры внутренних водных путей (федеральный бюджет)	43	-	5	7	8	12	11
Научно-техническое сопровождение мероприятий по обеспечению безопасности гидротехнических сооружений (федеральный бюджет)	253,8	-	32	37,6	41,2	83	60
Проведение научных исследований по развитию сетей технологической связи, систем	41,4	-	4,4	5	8	13	11

управления движением судов и информационного обеспечения (федеральный бюджет)

Проведение научных исследований в области развития технических и технологических средств подготовки специалистов в отраслевых учебных заведениях, использования инновационных технологий в образовательном процессе (федеральный бюджет)	30,6	-	2,8	4,4	6	9,4	8
Научно-техническое обеспечение деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб на внутренних водных путях (федеральный бюджет)	20,5	-	2,2	3,4	3,3	5,6	6
Научные исследования комплексного влияния мероприятий по ликвидации лимитирующих участков Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации на структуру и динамику грузопотоков по внутренним водным путям, развитие грузовой базы речного транспорта (внебюджетные источники)	57,2	5,2	7	9	10	12	14
Разработка предложений по подготовке внутренних водных путей на участках транспортного коридора "Север-Юг" для интеграции их в систему международных транспортных коридоров (внебюджетные источники)	20,8	2	2,5	3,8	3,5	4	5
Обоснование предложений по реконструкции и модернизации портовых сооружений и береговых производственных объектов на участках транспортного коридора "Север-Юг" (внебюджетные источники)	23,2	2,2	2,7	4,2	4	4,6	5,5
Разработка предложений по созданию мультимодальных транспортно-логистических узлов на внутренних водных путях международного значения (внебюджетные источники)	21	2	2,5	4	3,5	4	5

Разработка предложений по развитию внутреннего водного транспорта в период реализации подпрограммы (внебюджетные источники)	43,4	4	5,4	7	8	9	10
		Прочие					
Прочие нужды (федеральный бюджет)	400	-	60	60	70	120	90

-

РАСЧЕТ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДПРОГРАММЫ "ВНУТРЕННИЙ
ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ"

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2040 годы - всего	В том числе						
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2040 годы
Общественная эффективность								
Доходы от реализации проектов	2549,9	-	2,5	8,2	14	22,3	31,1	2471,8
Расходы на реализацию проектов	205,3	18,1	27,6	32,1	37,5	43,4	46,6	-
Чистый доход	2344,6	-18,1	-25,1	-23,9	-23,5	-21,1	-15,5	2471,8
Чистый дисконтированный доход	106,8	-18,1	-22,2	-18,7	-16,3	-12,9	-8,4	203,4
Коммерческая эффективность								
Доходы от реализации проектов	1358,1	-	2,2	7	11,6	18,4	25,9	1293
Расходы на реализацию проектов	205,3	18,1	27,6	32,1	37,5	43,4	46,6	-
Чистый доход	1152,8	-18,1	-25,4	-25,1	-25,9	-25	-20,7	1293
Чистый дисконтированный доход	12,3	-18,1	-22,5	-19,7	-17,9	-15,3	-11,2	117
Бюджетная эффективность								
Доходы бюджетов от реализации проектов	752,2	5	7,8	9,7	11,8	14,1	16,1	687,7
Расходы бюджетов всех уровней на реализацию проектов	164,2	16,7	21,7	25,3	29,5	33,7	37,3	-
Чистый доход	588	-11,7	-13,9	-15,6	-17,7	-19,6	-21,2	687,7
Чистый дисконтированный доход	-15,2	-11,7	-12,3	-12,2	-12,3	-12	-11,5	56,8

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

ПАСПОРТ
ПОДПРОГРАММЫ "ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ"

Наименование подпрограммы	- подпрограмма "Гражданская авиация"
Дата принятия решения о разработке подпрограммы	- распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 июня 2007 г. N 781-р
Государственный заказчик подпрограммы	- Федеральное агентство воздушного транспорта
Государственный заказчик - координатор подпрограммы	- Министерство транспорта Российской Федерации
Основные разработчики подпрограммы	- научно-консалтинговый центр "Аэропрогресс", федеральное государственное унитарное предприятие "Государственный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт гражданской авиации "Аэропроект", федеральное государственное унитарное предприятие "Научно-исследовательский институт гражданской авиации", федеральное государственное унитарное предприятие "Научный центр по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации"
Цели и задачи подпрограммы	- целями подпрограммы 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. Задачами подпрограммы являются: обеспечение развития сети внутрироссийских узловых аэропортов; обеспечение развития региональных сетей аэропортов; обеспечение развития сети крупных международных узловых аэропортов; обновление парка воздушных судов - авиaperевозчиков Российской Федерации; обеспечение защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность; обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации; обеспечение развития медицинского центра гражданской авиации; развитие технического обеспечения

государственного контроля и надзора в сфере транспорта

Важнейшие целевые индикаторы и показатели подпрограммы

- авиационная подвижность населения составит 0,61 пассажира и 1454 пасс.-км на 1 жителя России в год;
пассажирооборот на международных воздушных линиях достигнет 102,2 млрд. пасс.-км в год;
количество пассажиров, перевезенных на воздушных судах местных воздушных линий, увеличится до 2,65 млн. пассажиров в год;
количество трансферных авиапассажиров (осуществляющих пересадки между рейсами) на стыковках международных рейсов и международных/внутренних рейсов вырастет до 3,1 млн. пассажиров в год;
количество взлетно-посадочных полос, введенных в эксплуатацию после реконструкции, составит 103 единицы;
количество приобретенных воздушных судов современных типов составит 678 единиц

Сроки и этапы реализации подпрограммы

- 2010 - 2015 годы, 1 этап

Объемы и источники финансирования подпрограммы

- общий объем финансирования подпрограммы составляет 1250,5 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 295 млрд. рублей;
бюджетов субъектов Российской Федерации - 27,9 млрд. рублей;
внебюджетных средств - 927,6 млрд. рублей

Ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы и показатели ее социально-экономической эффективности

- к 2015 году будут достигнуты следующие результаты по сравнению с 2009 годом:
пассажирооборот гражданской авиации России вырастет до 204,3 млрд. пасс.-км в год, или на 55 процентов;
количество пассажиров, перевезенных воздушными судами гражданской авиации России, вырастет до 86,1 млн. пассажиров в год, или на 58 процентов;
количество пассажиров, отправленных из аэропортов России, возрастет до 76,6 млрд. человек в год, или на 58 процентов;
грузооборот гражданской авиации России вырастет до 5,9 млрд. т-км в год, или на 57 процентов;
количество грузов, перевезенных воздушными судами гражданской авиации России, вырастет до 1,5 млн. тонн в год, или на 40 процентов;
ежегодное увеличение объема авиапассажирских перевозок в среднем составит около 8 процентов;
авиационная подвижность населения увеличится на 59 процентов (по количеству поездок на 1 жителя России в год) и на 55 процентов (по количеству пасс.-км на 1 жителя России в год);
пассажирооборот на международных воздушных линиях увеличится на 28,2 млрд. пасс.-км, или

на 38 процентов;
количество пассажиров, перевезенных на воздушных судах местных авиалиний, увеличится на 54,7 процента;
количество трансферных пассажиров на международных авиалиниях увеличится в 20,7 раза;
будет существенно повышен уровень безопасности полетов за счет формирования связанной опорной аэродромной сети, отвечающей требованиям эксплуатации воздушных судов нового поколения, и повышения квалификации летного состава, а также качества услуг, предоставляемых пассажирам и клиентам в аэропортах.
Общественная эффективность подпрограммы (эффект за период до 2040 года, в ценах соответствующих лет) составит 848,2 млрд. рублей, коммерческая - 540,3 млрд. рублей, бюджетная - 563 млрд. рублей

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена подпрограмма

Воздушный транспорт играет важную социально-экономическую роль в нашей стране. В таких регионах, как север европейской части России, Сибирь, северо-восточная и островная части Дальневосточного региона, он является единственным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией Российской Федерации. На долю воздушного транспорта приходится более 20 процентов общего пассажирооборота в междугороднем сообщении, благодаря ему перевозится более 80 процентов пассажиров в международном сообщении.

Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших факторов, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики. Мировой опыт показывает, что одним из важнейших признаков успешного экономического развития является высокая мобильность населения.

В результате реализации подпрограммы "Гражданская авиация" Федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" (далее - подпрограмма) предотвращено закрытие ряда основных аэродромов, произведена реконструкция аэродромов в 46 аэропортах федерального значения, осуществлена замена светосигнального оборудования взлетно-посадочных полос в 12 аэропортах. Однако несмотря на это, в состоянии авиатранспортной инфраструктуры и отечественной гражданской авиации в целом прослеживаются негативные тенденции, которые указывают на возможность снижения ее конкурентоспособности и экономической эффективности. Необходимость разработки подпрограммы вытекает из результатов анализа текущего состояния гражданской авиации, его соответствия целям и задачам развития авиатранспортной системы, а также из объективно сложившихся условий развития авиатранспортного рынка и приоритетов Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года в части воздушного транспорта.

Основными причинами возникновения проблем являются высокий износ наземной авиационной инфраструктуры и неудовлетворительное состояние парка воздушных судов, что негативно влияет на экономическую эффективность перевозок и безопасность полетов.

Около 70 процентов взлетно-посадочных полос с искусственными покрытиями было построено более 20 лет назад, что обуславливает высокий уровень их физического и морального износа.

Инфраструктура аэропортов во многих случаях не обеспечивает эксплуатацию современных типов воздушных судов.

Многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. С 1992 года резко сократилось количество аэродромов на территории России (с 1302 до 330).

За последние 15 лет был существенно деформирован рынок авиаперевозок. Доля аэропортов Московского авиационного узла в общем объеме авиаперевозок на территории Российской Федерации возросла за указанный период с 35 до 72 процентов. Такое перераспределение пассажиропотоков происходит при потенциальной концентрации пассажиро- и грузопотоков страны в крупнейших узловых аэропортах и не позволяет Российской Федерации использовать в полной мере транзитно-трансферный потенциал страны.

Значительными проблемами в области обеспечения эффективного функционирования воздушного транспорта и безопасности полетов являются нарастающий дефицит кадров квалифицированного летного состава и наземного авиационного персонала, несоответствие материально-технической базы учебных заведений и медицинского центра гражданской авиации требованиям Международной организации гражданской авиации.

Результаты расследований авиакатастроф говорят о том, что их причиной зачастую являются ошибки экипажа и персонала. Такая ситуация сложилась из-за сокращения объема подготовки, количества часов тренировочных полетов и недостаточного количества тренажеров, которые используются для подготовки экипажей.

В связи с этим необходимо участие государства в решении стратегических задач развития авиатранспортного комплекса.

При подготовке подпрограммы были проанализированы и сравнивались 2 варианта решения указанных проблем: при первом варианте предусматривалась самостоятельная реализация отдельных проектов, при втором - решение проблем с применением программно-целевого метода, позволяющего обеспечить координацию усилий транспортных организаций, частных инвесторов и государства. Предпочтение было отдано второму варианту.

Успех реализации крупных инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры напрямую зависит от адекватной организационной и ресурсной обеспеченности. При этом конечные результаты, связанные с ускорением темпов строительства транспортных инфраструктурных объектов, увеличением транспортных потоков, формированием дополнительных бюджетных поступлений за счет увеличения налоговой базы и объема перевозок, обеспечивают высокую бюджетную эффективность подпрограммы.

II. Основные цели и задачи, сроки и этапы реализации подпрограммы, целевые индикаторы и показатели

Целями подпрограммы 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 Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;

повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

В целях развития транспортной инфраструктуры необходимо обеспечить развитие сети внутрироссийских узловых аэропортов, что позволит повысить удельный вес внутрироссийских, региональных и местных авиаперевозок.

Повышение доступности услуг транспортного комплекса для жителей отдаленных населенных пунктов, связь которых с остальной территорией Российской Федерации осуществляется с помощью местных авиалиний, предусматривает развитие региональных сетей аэропортов.

В целях повышения конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализации транзитного потенциала страны необходимо обеспечить развитие сети крупных международных узловых аэропортов и обновление парка воздушных судов авиаперевозчиков Российской Федерации.

Это позволит увеличить объем перевозок на международных воздушных линиях отечественными авиакомпаниями, обеспечить возрастающие потребности авиаперевозчиков в качественном обслуживании и пропускной способности аэропортовой инфраструктуры. Обновление парка воздушных судов авиаперевозчиков Российской Федерации повысит их конкурентоспособность, даст им возможность соответствовать текущим и перспективным требованиям российского авиатранспортного рынка.

В целях повышения комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы необходимо обеспечить защиту авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, развитие учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации, медицинского центра гражданской авиации, технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта.

Это позволит значительно сократить количество инцидентов на воздушном транспорте и материальный ущерб от них, повысить имидж воздушного транспорта как безопасного вида транспорта, ликвидировать дефицит квалифицированных кадров летного состава и наземного авиационного персонала, улучшить техническую оснащенность учебного процесса подготовки авиационного персонала и обеспечить его соответствие современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиаперевозок, обеспечить сохранность здоровья авиационного персонала и авиационной техники. Решение указанных задач позволит обеспечить безопасность полетов путем совершенствования системы государственного надзора и контроля в сфере воздушного транспорта, оперативного реагирования на использование незарегистрированных воздушных судов, аэродромов и посадочных площадок. Развитие технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта позволит снизить вероятность риска возникновения аварийных ситуаций, связанных с несанкционированными полетами.

Реализация подпрограммы предусматривается в 2010 - 2015 годах в 1 этап.

В 2010 - 2012 годах будет осуществляться формирование национальной опорной сети аэропортов (аэродромов), развитие хабовых технологий перевозок и приоритетное развитие крупных международных и внутрироссийских узловых аэропортов, а также развитие средне- и дальнемагистрального парка воздушных судов, обеспечивающего основные авиаперевозки в Российской Федерации.

В 2013 - 2015 годах будет обеспечено приоритетное развитие региональных и местных аэропортов, развитие фидерных пассажиро- и грузопотоков, интегрируемых с магистральной авиасетью.

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы приведены в [Приложении N 1](#).

III. Перечень мероприятий подпрограммы

Для решения задач подпрограммы необходимо обеспечить развитие:

сети внутрироссийских узловых аэропортов;

региональных сетей аэропортов;

сети крупных международных узловых аэропортов.

Обеспечение развития сети внутрироссийских узловых аэропортов предусматривает выполнение комплекса взаимосвязанных мероприятий по строительству и реконструкции аэропортовых объектов, реализуемых в 19 внутрироссийских узловых аэропортах.

Для обеспечения развития региональных сетей аэропортов предусматривается выполнение комплекса взаимосвязанных мероприятий по строительству и реконструкции аэропортовых объектов, реализуемых в 80 региональных и местных аэропортах.

В целях обеспечения развития сети крупных международных узловых аэропортов необходимо осуществить комплекс взаимосвязанных мероприятий по строительству и реконструкции аэропортовых объектов, реализуемых в 9 международных узловых аэропортах.

Мероприятия по строительству и реконструкции аэропортовых объектов включают в себя следующие виды работ:

реконструкция (удлинение, расширение, повышение прочности) и строительство взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов, мест стоянок, систем дренажа и водоотведения, объектов противопожарной безопасности и обеспечения режима, систем

электроснабжения, а также замена светосигнального оборудования. Эти работы выполняются на объектах федеральной собственности за счет средств федерального бюджета;

реконструкция и строительство аэровокзальных комплексов, в том числе расширение производственных площадей и перепланировка аэровокзальных помещений для внедрения современных технологических схем обслуживания пассажиров и багажа, обеспечивающих увеличение пропускной способности аэропортов и возможность применения трансферных технологий. Эти работы выполняются за счет средств частных инвесторов и бюджетов субъектов Российской Федерации;

строительство и реконструкция других объектов аэропортовой инфраструктуры, включая грузовые комплексы, склады авиационных горюче-смазочных материалов, ангары для обслуживания воздушных судов и прочие. Эти работы будут выполняться за счет средств частных инвесторов и бюджетов субъектов Российской Федерации.

Строительство и реконструкция объектов аэронавигационной системы России в подпрограмме не предусмотрены, указанные мероприятия будут реализовываться в рамках Федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)".

Объем работ и необходимых инвестиций зависит от функционального назначения аэропорта и класса аэродрома. Строительно-монтажные работы по реконструкции и строительству взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек будут производиться с учетом типов воздушных судов, прием которых будут осуществлять аэропорты определенного функционального назначения. Размеры площадей реконструируемых и возводимых аэровокзальных комплексов и грузовых терминалов определяются объемами пассажиро- и грузопотоков. Соответствие объектов современным экологическим требованиям достигается благодаря включению в проектную документацию соответствующего экологического раздела и обязательному контролю, осуществляемому в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Отбор аэропортов, формирующих национальную опорную аэропортовую сеть, в группы по функциональному назначению будет осуществляться с учетом показателей, характеризующих объем авиаперевозок через аэропорты (общий пассажирооборот и пассажирооборот на международных воздушных линиях), показателей связности авиасети (минимальное расстояние между аэродромами национальной опорной аэродромной сети, максимальный охват территории страны), других показателей в соответствии с Концепцией развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации до 2020 года, одобренной на заседании Правительства Российской Федерации 6 марта 2008 г.

Задача обновления парка воздушных судов авиаперевозчиков Российской Федерации будет решаться путем приобретения воздушных судов российского производства нового поколения (среднемагистральных, ближнемагистральных и региональных). В сегментах, где российская авиапромышленность не планирует производства воздушных судов или не успевает их произвести в необходимом количестве, авиаперевозчики могут приобретать воздушные суда зарубежного производства на условиях лизинга (в том числе операционного).

В целях обеспечения защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность предусматриваются мероприятия по охране периметра (защите границ) аэропортов, внедрению современных технологий и техники в аэропортах. В состав аэропортов, в которых в 2010 году (первый год реализации подпрограммы) выполняются мероприятия по обеспечению авиационной безопасности, входят следующие аэропорты: Абакан, Архангельск, Барнаул, Благовещенск, Братск, Бухта Провидения, Когалым, Магадан, Маган, Магас, Кемерово, Кызыл, Марково, Мурманск, Нальчик, Нижневартовск, Ноябрьск, Певек, Петрозаводск, Сургут, Чита, Элиста, Якутск.

Анализ недавних авиационных происшествий указывает на то, что их причиной в основном являются ошибки экипажа и персонала. Увеличение количества авиаперевозок и обновление парка воздушных судов привели к нарастанию дефицита квалифицированных кадров и говорят о необходимости развития материально-технической базы учебных заведений гражданской авиации.

В мировой практике хорошая подготовка летного состава и авиационных специалистов достигается за счет финансирования подготовительных центров авиаперевозчиками, в том числе

на принципах кооперации. В Российской Федерации подобная практика пока не развита в силу дефицита средств у авиаперевозчиков, поэтому требуется финансовая поддержка за счет средств федерального бюджета.

В целях обеспечения развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации планируется приобретение современных воздушных судов, реконструкция 3 аэродромов в учебных заведениях гражданской авиации, приобретение для проведения учебно-тренировочных полетов и занятий тренажеров, обеспечивающих высокий профессиональный уровень подготовки летного и наземного авиационного персонала в соответствии с современными (отечественными и международными) требованиями и правилами. Всего же за период реализации подпрограммы планируется приобрести не менее 50 воздушных судов и 50 тренажеров.

В целях развития медицинского центра гражданской авиации предусматривается развитие Центральной клинической больницы гражданской авиации.

Медицинское обеспечение в гражданской авиации осуществляется государственными специализированными медицинскими учреждениями в соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации, а также с нормативными правовыми актами Российской Федерации.

В соответствии с главой 6 приложения N 1 к Конвенции о международной гражданской авиации медицинское заключение дается на основе всестороннего медицинского освидетельствования.

Центральная клиническая больница гражданской авиации является единственным в Российской Федерации отраслевым медицинским центром, выполняющим функции центра сертификации юридических лиц, ведущих деятельность по медицинскому освидетельствованию авиационного персонала всех авиапредприятий Российской Федерации.

Кроме того, все пилоты, штурманы, бортинженеры и бортмеханики воздушных судов 1-го и 2-го классов при достижении 50-летнего возраста проходят обязательное стационарное обследование в Центральной клинической больнице гражданской авиации.

Проведение диагностических, лечебных и реабилитационных мероприятий с учетом специфики летной деятельности повышает эффективность защиты летного состава от преждевременного списания по медицинским показаниям, что является составной частью системы государственного контроля безопасности полетов.

Развитие Центральной клинической больницы гражданской авиации предусматривает оснащение ее современным лечебно-диагностическим и реабилитационным оборудованием для проведения операций на сердце и крупных сосудах, а также реабилитационных мероприятий, в которых нуждается, по оценке медиков, около 4500 авиационных специалистов летного и диспетчерского состава.

В целях развития технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта планируется приобретение патрульных вертолетов для инспекторских служб и их базирование в различных регионах Российской Федерации.

Оснащение патрульными вертолетами необходимо для предотвращения несанкционированных полетов воздушных судов и летательных аппаратов авиации общего назначения, выявления и прекращения деятельности незарегистрированных аэродромов и посадочных площадок. Для осуществления контрольно-надзорных функций необходимо иметь 8 вертолетов Ми-8МТВ:

3 вертолета - для Центрального региона России (Московский аэроузел) и 3 вертолета - для Южного региона России (из них 1 - для Краснодарского аэроузла и 2 - для Ростовского аэроузла);

1 вертолет - для Северо-Западного региона (Санкт-Петербургский аэроузел);

1 вертолет - для Приволжского региона (Казанский аэроузел).

Описание мероприятий подпрограммы приведено в [Приложении N 2](#).

Для достижения целей подпрограммы предусматривается проведение научно-исследовательских работ по разработке рекомендаций, направленных на улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на воздушном транспорте, по научному обеспечению программных мероприятий, в том числе по прогнозированию развития воздушного транспорта и исследованию рынка авиатранспортных услуг, совершенствованию

методологии и научного сопровождения обоснования долгосрочного развития парка воздушных судов и наземной инфраструктуры воздушного транспорта, поиску приоритетных направлений развития и определению их эффективности, выполнению работ по научному обеспечению разработки и внедрению новых технологий и оборудования в сфере развития наземных аэропортовых и аэродромных комплексов и в сфере обеспечения авиационной безопасности на воздушном транспорте. Финансирование этих работ предполагается осуществлять за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

В подпрограмму также вошли мероприятия по обеспечению организационной и правовой поддержки выполнения функций государственного заказчика подпрограммы, организации юридического сопровождения процессов управления ее реализацией, включая заключение и исполнение государственных контрактов, осуществление судебной и внесудебной защиты государственных интересов, проведение землеустроительных работ (кадастрирование и оформление прав Российской Федерации на земельные участки), технической инвентаризации и оформление прав Российской Федерации на объект. Финансирование этих мероприятий предполагается осуществлять за счет средств федерального бюджета.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения подпрограммы

Источниками ресурсного обеспечения подпрограммы являются средства федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников.

Общий объем финансирования подпрограммы рассчитан в ценах соответствующих лет и составляет 1250537 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 295000 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации - 27943,4 млн. рублей, внебюджетных источников - 927593,6 млн. рублей.

Капитальные вложения составляют 1248543 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 293379 млн. рублей, бюджетов субъектов Российской Федерации - 27943,4 млн. рублей, внебюджетных источников - 927220,6 млн. рублей.

Объем финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ составляет 1244 млн. рублей, в том числе 871 млн. рублей - за счет средств федерального бюджета и 373 млн. рублей - за счет средств внебюджетных источников.

Объем финансирования расходов на прочие нужды за счет средств федерального бюджета составляет 750 млн. рублей.

Расходы на реализацию подпрограммы приведены в [Приложении N 3](#).

Предполагается, что государственная поддержка реализации подпрограммы будет осуществляться как за счет средств федерального бюджета (при строительстве взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием, рулежных дорожек, мест стоянки воздушных судов, перронов, светосигнального оборудования и других объектов аэродромных комплексов), так и за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации в части строительства и реконструкции аэровокзалов, складов горюче-смазочных материалов и других объектов.

Строительство и реконструкция аэропортовых комплексов будет производиться с привлечением средств частных инвесторов и с применением механизма государственно-частного партнерства, включая использование концессионных соглашений и инвестиционных контрактов.

Основным источником финансирования обновления парка воздушных судов авиакомпаний Российской Федерации являются собственные и привлеченные средства авиаперевозчиков с минимальным участием бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

Предоставление государственной поддержки позволит привлечь внебюджетные средства (2,8 рубля на каждый рубль средств, выделенных из федерального бюджета).

Предусмотренные направления расходования средств федерального бюджета обеспечивают достижение поставленных целей и решение задач подпрограммы на основе реализации комплекса проектов и мероприятий.

V. Механизм реализации подпрограммы

Управление ходом реализации подпрограммы осуществляет государственный заказчик подпрограммы - Федеральное агентство воздушного транспорта.

Государственный заказчик подпрограммы:

обеспечивает эффективное и целевое использование средств, включая средства государственной поддержки;

разрабатывает инвестиционные предложения и осуществляет поиск инвесторов;

осуществляет контроль при реализации инвестиционных проектов и передаче в эксплуатацию законченных объектов.

Отбор организаций - исполнителей подпрограммы осуществляется на конкурсной основе.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности подпрограммы

Экономический эффект от реализации мероприятий, направленных на развитие воздушного транспорта, формируется за счет увеличения объема перевозок и снижения эксплуатационных издержек.

Дополнительным эффектом от реализации подпрограммы является мультипликативный эффект для всей экономики Российской Федерации, который при улучшении авиатранспортной инфраструктуры образуется за счет сокращения совокупных транспортных издержек, развития смежных отраслей и социальной сферы.

Важным социальным результатом реализации подпрограммы является сокращение затрат времени пассажиров на перемещения за счет расширения перевозок воздушным транспортом и улучшения транспортной доступности для населения удаленных регионов и небольших населенных пунктов.

Оценка эффективности подпрограммы производится по количественным (интегральный дисконтированный эффект) и качественным (окупаемость мероприятий с учетом дисконтирования) показателям общественной, коммерческой и бюджетной эффективности в соответствии с едиными методическими подходами, изложенными в [разделе](#) "Оценка социально-экономической и экологической эффективности" Федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)".

Общественная эффективность подпрограммы в виде чистого дисконтированного дохода в ценах соответствующих лет составляет 848,2 млрд. рублей, коммерческая - 540,3 млрд. рублей, бюджетная - 563 млрд. рублей.

Расчет показателей эффективности подпрограммы приведен в [Приложении N 4](#).

Реализация подпрограммы позволит к 2015 году достичь по сравнению с 2009 годом следующих результатов:

пассажирооборот гражданской авиации Российской Федерации вырастет на 55 процентов;

количество пассажиров, перевезенных воздушными судами гражданской авиации Российской Федерации, увеличится на 58 процентов;

количество пассажиров, отправленных из аэропортов Российской Федерации, возрастет на 58 процентов;

авиационная подвижность населения увеличится на 59 процентов (количество поездок на 1 жителя России в год) и на 55 процентов (количество пасс.-км на 1 жителя России в год);

пассажирооборот на международных воздушных линиях вырастет на 38 процентов;

количество пассажиров, перевезенных воздушными судами местных авиалиний, увеличится на 54,7 процента;

количество трансферных пассажиров на международных авиалиниях увеличится в 20,7 раза;

уровень безопасности полетов существенно повысится за счет формирования связанной опорной аэродромной сети, отвечающей требованиям эксплуатации воздушных судов нового поколения.

В целом реализация подпрограммы позволит:

увеличить вклад воздушного транспорта в развитие экономики и повышение качества жизни населения, обеспечить транспортную доступность удаленных населенных пунктов и повысить

авиационную подвижность населения, в том числе в регионах, не имеющих развитой сети наземного транспортного сообщения;

обеспечить эффективное развитие национальной сети аэропортов, ее соответствие требованиям растущего авиатранспортного рынка, эксплуатационным характеристикам перспективного парка воздушных судов, современным требованиям защиты окружающей среды;

обеспечить увеличение объема местных и межрегиональных внутрироссийских авиаперевозок в целях сокращения времени, проведенного в пути пассажирами и грузом;

обеспечить снижение тарифов на авиаперевозки, осуществляемые авиакомпаниями Российской Федерации;

повысить конкурентоспособность российских авиаперевозчиков за счет пополнения парка воздушных судов судами, обеспечивающими экономию ресурсов и высокий уровень сервиса для потребителей;

обеспечить соответствие парка воздушных судов современным и перспективным экологическим требованиям (по шумам и эмиссии вредных веществ, выделяемых авиадвигателями), что позволит на 30 - 50 процентов улучшить экологические характеристики эксплуатируемого парка воздушных судов, повысить экологичность объектов инфраструктуры аэропортов за счет предусмотренного в 111 аэропортах с 2010 по 2015 годы строительства дренажных систем, отвечающих современным требованиям.

Реализация подпрограммы поможет решению не только транспортных проблем. Она окажет позитивное влияние и на развитие смежных отраслей экономики - транспортного машиностроения, транспортного строительства, сферы услуг, что обусловлено мультипликативным эффектом от реализации мероприятий.

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ
ПОДПРОГРАММЫ "ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ"

(по состоянию на конец года)

	Единица измерения	2009 год	2010 - 2015 годы - всего	В том числе					
				2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
I. Целевые индикаторы									
1. Авиационная подвижность населения (количество поездок на 1 жителя)	пассажиров на 1 жителя России в год	0,39	-	0,42	0,46	0,49	0,53	0,57	0,61
2. Авиационная подвижность населения (средняя протяженность поездок в год на 1 жителя)	пасс.-км на 1 жителя России в год	936	-	1017	1105	1179	1265	1358	1454
3. Пассажирооборот на международных воздушных линиях	млрд. пасс.-км в год	73,9	-	78,7	83,7	87,6	92,3	97,2	102,2
4. Количество пассажиров, перевезенных воздушными судами местных авиалиний	млн. пассажиров в год	1,72	-	1,842	2,069	2,285	2,498	2,576	2,65
5. Количество трансферных авиапассажиров на стыковках международных рейсов и международных/внутренних рейсов	"-"	0,148	-	0,202	0,646	1,108	1,621	2,445	3,079

II. Целевые показатели

6.	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос во внутрироссийских узловых аэропортах	единиц	1	17	-	-	2	3	1	11
7.	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на аэродромах, обеспечивающих связность опорной сети аэропортов	-"-	6	73	1	12	6	12	8	34
8.	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на крупных международных узловых аэропортах	-"-	1	10	-	-	1	2	2	5
9.	Обновление парка воздушных судов (самолеты)	-"-	59	678	88	101	112	120	123	134
10.	Приобретение воздушных судов для учебных заведений	-"-	30	50	5	7	8	9	10	11
11.	Поставки тренажеров для учебных заведений	-"-	10	50	10	9	7	6	8	10
12.	Количество введенных в эксплуатацию после реконструкции взлетно-посадочных полос на аэродромах в учебных заведениях гражданской авиации	-"-	-	3	-	-	3	-	-	-
13.	Приобретение патрульных вертолетов для государственного надзора и контроля в сфере транспорта	-"-	-	8	2	2	2	2	-	-

**ОПИСАНИЕ
МЕРОПРИЯТИЙ ПОДПРОГРАММЫ "ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ"**

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

**1. Реконструкция аэродромных покрытий
и установка светосигнального оборудования в аэропорту
Абакан, Республика Хакасия**

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, замена светосигнального оборудования, строительство патрульной дороги и ограждения аэропорта; за счет прочих источников финансирования - реконструкция склада горюче-смазочных материалов, аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, увеличение не менее чем на 40 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2011 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 5476,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2599,2 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 308,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 2569,4 млн. рублей

**2. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Амдерма,
Ненецкий автономный округ)**

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети

Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 год; реконструкция - 2012 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1070,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 665,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 119,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 286,1 млн. рублей

3. Реконструкция аэропортового комплекса "Талаги" (г. Архангельск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, строительство патрульной дороги и ограждения аэродрома; за счет прочих источников финансирования - реконструкция склада горюче-смазочных материалов и аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития сети внутрироссийского узлового аэропорта, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение приема современных воздушных судов и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок, увеличение не менее чем на 120 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 7845,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 3858,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 333,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 3653,4 млн. рублей

4. Реконструкция аэропортового комплекса "Нариманово" (г. Астрахань)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, перрона, рулежной дорожки-1, рулежной дорожки-2, рулежной дорожки-3, удлинение покрытий магистральных рулежных дорожек, устройство покрытий рулежной дорожки-4; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропорта, увеличение объема перевозок

Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение приема современных воздушных судов и снятия инфраструктурных ограничений, увеличение не менее чем на 30 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1765,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1180,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 220,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 364,8 млн. рублей

5. Реконструкция аэропортового комплекса "Михайловка" (г. Барнаул, Алтайский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, замена светосигнального оборудования, патрульной дороги и ограждения аэродрома; за счет прочих источников финансирования - реконструкция склада горюче-смазочных материалов, аэровокзального комплекса с международным сектором, строительство гостиницы на 500 мест, грузового терминала, цеха бортового питания
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропорта и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок, а также снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, увеличение не менее чем на 75 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3583 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2346,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 375,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 861,8 млн. рублей

6. Реконструкция аэропортового комплекса "Бегишево" (г. Нижнекамск, Республика Татарстан)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального
----------	--

	<p>оборудования; за счет прочих источников финансирования – реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности</p>
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение не менее чем на 30 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция – 2010 – 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 1571,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1139,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 152 млн. рублей; внебюджетных источников – 280,2 млн. рублей

7. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Бийск, Алтайский край)

Описание	<p>- за счет средств федерального бюджета – реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения, систем электроснабжения, тепло- и водоснабжения объектов аэропорта, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования – реконструкция топливно-заправочного пункта, аэровокзального комплекса с международным сектором, строительство гостиницы на 150 мест, грузового терминала, административного здания, гаражей спецавтотехники, газовой котельной, приобретение и монтаж досмотрового оборудования</p>
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- реконструкция – 2010 – 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 1439,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1021,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 156,4 млн. рублей; внебюджетных источников – 261,6 млн. рублей

8. Строительство и реконструкция аэропортового комплекса "Игнатьево" (г. Благовещенск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, строительство взлетно-посадочной полосы-2 с искусственным покрытием и комплексом зданий и сооружений, реконструкция рулежных дорожек, перрона и мест стоянки воздушных судов, замена светосигнального оборудования, ограждения аэродрома, устройство лучевой и объемной сигнализации по периметру аэродрома и патрульной автодороги; за счет прочих источников финансирования - перенос стоянки автотранспорта от здания аэровокзала и других объектов, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и снятия инфраструктурных ограничений объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, увеличение не менее чем на 45 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; строительство и реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 5840,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 3687,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 654,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 1498,5 млн. рублей

9. Строительство аэропортового комплекса (г. Бодайбо, Иркутская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием размером 1800 м x 45 м; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; строительство - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 562,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 334,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 60,6 млн. рублей;

внебюджетных источников - 166,9 млн. рублей

10. Реконструкция объектов аэропортового комплекса (г. Братск, Иркутская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция перрона, мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек, системы электроснабжения, ограждения аэродрома, здания пожарного депо, водоочистных сооружений, канализационных очистных сооружений, замена светосигнального оборудования, строительство аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, увеличение не менее чем на 25 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 - 2014 годы; строительство - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1850,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1150,2 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 187,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 512,9 млн. рублей

11. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Брянск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2014 годы

Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1033,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 620,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 112,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 299,5 млн. рублей
-----------------------------------	---

12. Реконструкция аэропортового комплекса "Быково" (Московская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, обеспечение возможности обслуживания современных типов воздушных судов и соответствия сертификационным требованиям
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 754,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 516,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 67,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 170,4 млн. рублей

13. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Великий Устюг, Вологодская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые	- обеспечение требуемого уровня безопасности

результаты реализации	полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 864,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 628,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 83,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 152,8 млн. рублей

14. Реконструкция аэропортового комплекса "Беслан" (г. Владикавказ)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, системы электроснабжения, рулежных дорожек 1 и 2, мест стоянки, замена светосигнального оборудования, реконструкция ограждения аэродрома с охранной сигнализацией, патрульной автодороги и очистных сооружений поверхностного стока; за счет прочих источников финансирования - завершение реконструкции павильона - накопителя международного сектора, строительство здания контрольно-диспетчерского пункта
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, обеспечение сохранения аэропорта в составе национальной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3496,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2345,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 427,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 724,3 млн. рублей

15. Реконструкция и развитие аэропорта Внуково. Аэродром, средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция перрона Внуково-1, взлетно-посадочной полосы-1, реконструкция и строительство сети примыкающих к взлетно-посадочной полосе-1 рулежных дорожек, установка нового светосигнального оборудования для обеспечения полетов воздушных судов по III
----------	---

	<p>категории метеоминимума, установка метеорологического оборудования взлетно-посадочной полосы-1, строительство очистных сооружений поверхностного стока N 4 и строительство изолированного места стоянки, реконструкция патрульных и технологических дорог, периметрового ограждения аэропорта с установкой систем контроля доступа, видеонаблюдения, охранной сигнализации; за счет прочих источников финансирования - строительство производственных цехов открытого акционерного общества "Внуковский авиаремонтный завод N 400"</p>
Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов и хабовых технологий обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличением не менее чем на 500 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 27987,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 11574,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 1481,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 14932,6 млн. рублей

16. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Волгоград)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, замена светосигнального оборудования, реконструкция внутриаэродромных дорог, системы электроснабжения, очистных сооружений N 1, строительство очистных сооружений N 2; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение пропускной способности аэропорта, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, обеспечение возможности приема современных воздушных судов и увеличения не менее чем на 80 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт

Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2347,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1571,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 287,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 488,4 млн. рублей

17. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Воркута, Республика Коми)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1198,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 715,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 127,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 355,3 млн. рублей

18. Реконструкция аэропортового комплекса "Чертовицкое" (г. Воронеж)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, удлинение взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция рулежных дорожек, перрона, внутриаэродромных дорог, системы электроснабжения, ограждения аэродрома и патрульной дороги с твердым покрытием, очистных сооружений, систем тепло- и водоснабжения; за счет прочих источников финансирования - реконструкция аэровокзального комплекса, здания автобазы, линий связи
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок

Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение не менее чем на 30 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; строительство - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1415,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1072,2 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 227,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 115,6 млн. рублей

19. Реконструкция покрытий взлетно-посадочной полосы с заменой светосигнального оборудования в международном аэропорту "Воронеж", Воронежская область

Описание	- за счет средств федерального бюджета - завершение реконструкции взлетно-посадочной полосы-1 с искусственным покрытием в существующих размерах, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция рулежных дорожек, перрона, внутриаэродромных дорог, системы электроснабжения, ограждения аэродрома и патрульной дороги с твердым покрытием, очистных сооружений, систем тепло- и водоснабжения, канализации, замена светосигнального оборудования
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение не менее чем на 30 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 495 млн. рублей за счет средств федерального бюджета

20. Реконструкция аэропортового комплекса г. Горно-Алтайска Республики Алтай

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования, приобретение и монтаж досмотрового оборудования, реконструкция систем электроснабжения, тепло- и водоснабжения объектов аэропорта; за счет прочих источников финансирования -
----------	---

	строительство гостиницы на 150 мест, грузового терминала, административного здания, гаражей спецавтотехники, газовой котельной, реконструкция топливно-заправочного пункта, аэровокзального комплекса с международным сектором
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2011 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 743,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 555,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 76,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 111 млн. рублей

21. Реконструкция аэропортового комплекса (остров Диксон, Красноярский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, мест стоянки воздушных судов, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом северном регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных наземных видов транспорта
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 666,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 397,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 72,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 196 млн. рублей

22. Реконструкция взлетно-посадочной полосы N 1, рулежных дорожек и мест стоянки самолетов в аэропорту Домодедово

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы-2 с прилегающими рулежными дорожками, строительство сети магистральных и соединительных рулежных дорожек с юго-западной стороны взлетно-посадочной полосы-1 с обеспечением системой светосигнального оборудования и инженерных коммуникаций, строительство и реконструкция искусственных покрытий перронов с обеспечением системой светосигнального оборудования, установка необходимого оборудования электросвязи и метеообеспечения; за счет прочих источников финансирования - строительство понижающей подстанции с питающей воздушной линией, максимально приближенной к центру нагрузок аэропортового комплекса "Домодедово", реконструкция понижающей подстанции N 663 "Взлетная" и питающей воздушной линии с переводом на напряжение 220 кВ, строительство топливопроводов, реконструкция железнодорожной эстакады с увеличением фронта слива с 22 до 48 вагонов, строительство склада горюче-смазочных материалов на территории перевалочного склада, расширение склада объекта централизованной заправки самолетов (увеличение вместимости резервуарного парка до 100000 тонн), строительство склада автогорюче-смазочных материалов (резервуарный парк, насосная, пункты слива-налива) на территории перевалочного склада, реконструкция пассажирского терминала Домодедово-2 (1-я очередь), пассажирского терминала Домодедово-3 (1-я и 2-я очереди), многоуровневого паркинга и развязки, гостиничного комплекса, комплекса административных зданий, мини-ТЭЦ аэропорта Домодедово (1-я и 2-я очереди) с расширением коммунальных систем (водоснабжение, электроснабжение, теплоснабжение, водоотведение, газификация), очистных сооружений поверхностных стоков, водозаборных сооружений, очистных сооружений хозяйственных (канализационных) стоков, котельной, базы технического обслуживания аэродрома, создание системы электроснабжения по сети 10 кВ, строительство и реконструкция складов и комплексов грузообработки (грузовых терминалов)
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение роста пропускной способности аэропорта и его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение более чем в 2 раза объема пассажирских авиаперевозок с обеспечением пропускной способности аэродрома не менее 90 воздушных судов в час, повышение безопасности полетов и уровня обслуживания пассажиров и клиентов
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none"> - реконструкция - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none"> - общий объем финансирования - 36839,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 13600 млн. рублей;

внебюджетных источников - 23239,5 млн. рублей

23. Реконструкция и развитие аэропорта Домодедово. Объекты федеральной собственности (первая и вторая очереди строительства)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы-3 с прилегающими рулежными дорожками, строительство сети магистральных и соединительных рулежных дорожек с обеспечением системой светосигнального оборудования и инженерных коммуникаций, строительство и реконструкция искусственных покрытий перронов с обеспечением системой светосигнального оборудования, установка необходимого оборудования электросвязи и метеообеспечения
Цели и основные задачи	- обеспечение роста пропускной способности аэропорта и его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение более чем в 2 раза объема пассажирских авиаперевозок с обеспечением пропускной способности аэродрома не менее 90 воздушных судов в час, повышение безопасности полетов и уровня обслуживания пассажиров и клиентов
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 100 млн. рублей за счет средств федерального бюджета

24. Реконструкция аэропортового комплекса "Кольцово" (г. Екатеринбург, Свердловская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы-2 с искусственным покрытием, замена системы светосигнального оборудования, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, очистных сооружений, ограждения аэродрома, объездной автодороги; за счет прочих источников финансирования - реконструкция пассажирского терминала, системы электрогазоснабжения аэропорта
Цели и основные задачи	- обеспечение роста пропускной способности аэропорта и его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение пассажирооборота в 2 раза, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания не менее чем на 500 тыс. пассажиров в год и обеспечение роста перевозок через аэропорт

Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 21377 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 5095 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 869 млн. рублей; внебюджетных источников - 15413 млн. рублей

25. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Енисейск, Красноярский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, установка светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в северном удаленном регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных наземных видов транспорта
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1170,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 635,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 144,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 389,7 млн. рублей

26. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Жиганск, Республика Саха (Якутия))

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы; за счет прочих источников финансирования - восстановление служебных зданий
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в северном удаленном

регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных наземных видов транспорта

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 год; реконструкция - 2012 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1233,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 902,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 93,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 237,5 млн. рублей

27. Реконструкция аэропортового комплекса "Зональное" (Сахалинская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в северном удаленном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 684 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 416,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 76 млн. рублей; внебюджетных источников - 191,3 млн. рублей

28. Реконструкция аэропорта Игарка, Красноярский край

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - строительство аэровокзала
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом северном регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных наземных видов транспорта

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 481,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 209,5 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 71,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 200,5 млн. рублей

29. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ижевск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, обеспечение возможности приема современных воздушных судов и увеличения не менее чем на 40 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1879,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1076,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 230,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 573,1 млн. рублей

30. Строительство нового аэропортового комплекса (г. Иркутск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - строительство взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, магистральных рулежных дорожек, перрона, мест стоянки, ограждения аэродрома, установка светосигнального оборудования для обеспечения полетов воздушных судов по I - III категории метеоминимума, строительство подъездных дорог, аварийно-спасательной станции, контрольно-диспетчерского пункта
Цели и основные задачи	- вывод аэропорта из городской черты, обеспечение

	безопасности полетов и пропускной способности аэропорта и его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания пассажиров, багажа и грузов, увеличение на 250 тыс. пассажиров в год по сравнению с 2009 годом объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- строительство - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 15041,5 млн. рублей за счет средств федерального бюджета

31. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Казань)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона с устройством водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, систем водо- и электроснабжения, устройство очистных сооружений; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и снятия инфраструктурных ограничений увеличения объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 130 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 11134,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 5957,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 397 млн. рублей; внебюджетных источников - 4779,8 млн. рублей

32. Строительство объектов аэропортового комплекса "Храброво" (г. Калининград)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, строительство взлетно-посадочной полосы-2, рулежных дорожек, мест стоянки; за счет прочих источников финансирования - реконструкция аэровокзального комплекса, грузового терминала
Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности аэропорта и

	обеспечение соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 200 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 11267,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 3825,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 7442,2 млн. рублей

33. Реконструкция аэропортового комплекса "Грабцево" (г. Калуга)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе и качества аэропортовой сети за счет увеличения числа запасных аэропортов
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1727,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 908,5 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 247,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 571,9 млн. рублей

34. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кемерово)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция рулежных дорожек, перрона, мест стоянки, аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования -
----------	---

	строительство трансформаторной подстанции, замена метеооборудования
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 95 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2317,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1320,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 277 млн. рублей; внебюджетных источников - 720,4 млн. рублей

35. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Киренск, Иркутская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, строительство грунтовой взлетно-посадочной полосы, реконструкция рулевых дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в северном удаленном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 468,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 279,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 51,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 137,5 млн. рублей

36. Аэропорт Иркутск - реконструкция искусственных покрытий ИВПП и РД

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция
----------	---

искусственных покрытий ИВПШ и РД

Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг и авиаобслуживания населения регионов
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2011 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 70 млн. рублей (федеральный бюджет)

37. Разработка проектной документации по реконструкции аэропортового комплекса "Победилово" (г. Киров)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации по реконструкции водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, очистных сооружений; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 353,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 55,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 92,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 205,7 млн. рублей

38. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Когалым, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
----------	--

Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропорта и снятия инфраструктурных ограничений увеличения объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 65 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1947,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1317,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 237,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 392,5 млн. рублей

39. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Хурба" (г. Комсомольск-на-Амуре, Хабаровский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, очистных сооружений, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2231,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1377,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 222,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 631,4 млн. рублей

40. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кош-Агач, Республика Алтай)

Описание	- за счет средств федерального бюджета -
----------	--

	разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы; за счет прочих источников финансирования - восстановление служебных зданий
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в удаленном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 514,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 278,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 61,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 174,2 млн. рублей

**41. Реконструкция и развитие аэродрома аэропорта Краснодар,
Краснодарский край
(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)**

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочных полос-1 и 2, рулежных дорожек, мест стоянок, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция инженерных сетей и коммуникаций, служебно-технической территории
Цели и основные задачи	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 350 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	- реконструкция - 2011 - 2014 годы; проектирование - 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 13944,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 6306,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 7637,8 млн. рублей

**42. Реконструкция аэропортового комплекса "Восточный"
(г. Курск)**

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети из-за несоответствия сертификационным требованиям, негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и обеспечение возможности приема современных воздушных судов
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none"> - проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 год
Объемы и источники финансирования	<ul style="list-style-type: none"> - общий объем финансирования - 923,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 647,2 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 77,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 199,6 млн. рублей

43. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кызыл)

Описание	<ul style="list-style-type: none"> - за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	<ul style="list-style-type: none"> - обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	<ul style="list-style-type: none"> - увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и обеспечение возможности приема современных воздушных судов, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	<ul style="list-style-type: none"> - проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3014,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1359,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 209,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 1444,5 млн. рублей
-----------------------------------	---

44. Реконструкция аэропортового комплекса "Лаврентий" (село Лаврентия, Чукотский автономный округ)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция грунтовой взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов служебно-технической территории
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных видов наземного транспорта
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 544,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 295,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 67,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 181,2 млн. рублей

45. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Липецк)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы, расширение перрона, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция грузового и пассажирского терминалов, аэровокзала
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки	- реконструкция - 2010 - 2011 годы

реализации

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 1048,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 655,5 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 107,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 285,5 млн. рублей

46. Реконструкция аэропортового комплекса (мыс Шмидта, Чукотский автономный округ)

Описание - за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов служебно-технической территории

Цели и основные задачи - обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок

Основные ожидаемые результаты реализации - обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных видов наземного транспорта

Этапы и сроки реализации - проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 744,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 443,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 78,9 млн. рублей; внебюджетных источников - 222,1 млн. рублей

47. Реконструкция аэропортового комплекса "Сокол" (г. Магадан)

Описание - за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности

Цели и основные задачи - обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок

Основные ожидаемые результаты реализации - увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов,

пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 10194,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 4954,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 437,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 4801,8 млн. рублей

48. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Маган, Республика Саха (Якутия))

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - строительство аэровокзала
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2011 годы, 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1319,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 941,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 140,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 237,6 млн. рублей

49. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса (г. Магас)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция аэродромных покрытий, патрульной дороги; за счет прочих источников финансирования - реконструкция инженерных сетей и коммуникаций, служебно-технической территории, строительство объектов авиационной безопасности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиaperевозок

Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом Южном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2010 - 2011 годы, 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1639,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 955,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 181,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 502,7 млн. рублей

50. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Магнитогорск, Челябинская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция аэродромных покрытий перрона, магистральных рулежных дорожек, рулежной дорожки N 1, водосточно-дренажной системы, замена светосигнального оборудования, системы электроснабжения, реконструкция очистных сооружений, ограждения аэропорта с видеонаблюдением, аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 30 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1222,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 715,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 156,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 350,3 млн. рублей

51. Реконструкция аэропортового комплекса "Ханская" (г. Майкоп)

Описание	- за счет средств федерального бюджета -
----------	--

	<p>строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, мест стоянки воздушных судов, аварийно-спасательной станции, установка светосигнального оборудования;</p> <p>за счет прочих источников финансирования - строительство грузового терминала, склада горюче-смазочных материалов, реконструкция аэровокзального комплекса</p>
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом Южном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2011 годы, 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 796,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 545,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 87,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 163,2 млн. рублей

52. Реконструкция аэропортового комплекса "Марково" (г. Марково, Чукотский автономный округ)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция грунтовой взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, ограждения аэродрома, устройство патрульной автодороги; за счет прочих источников финансирования - устройство автоматической блокировки на въезде контрольно-пропускного пункта
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных видов наземного транспорта
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 - 2013 годы; реконструкция - 2013 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 729,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 437,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 81,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 210,7 млн. рублей

53. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Уйташ" (г. Махачкала)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - создание специальных залов таможенного досмотра и контроля выдачи багажа, системы транспортировки грузов
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов, соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 70 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3581,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2319,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 493,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 768 млн. рублей

54. Реконструкция аэропорта "Минеральные Воды"

Описание	- за счет средств федерального бюджета - монтаж светосигнального оборудования, реконструкция очистных сооружений N 1 и 2, зданий АСС, патрульной автодороги, ограждения, объектов РТО и МО
Цели и основные задачи	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение снятия инфраструктурных ограничений увеличения объема авиаперевозок и соответствия современным требованиям обслуживания
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 430,9 млн. рублей за счет средств федерального бюджета

55. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Минеральные Воды, Ставропольский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция
----------	---

	<p>рулежных дорожек и перрона, мест стоянки воздушных судов; за счет прочих источников финансирования – реконструкция аэровокзального комплекса</p>
Цели и основные задачи	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение снятия инфраструктурных ограничений увеличения объема авиаперевозок и соответствия современным требованиям обслуживания, увеличение не менее чем на 200 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2011 год; реконструкция – 2012 – 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 2283,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1089,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 292,6 млн. рублей; внебюджетных источников – 901,4 млн. рублей

56. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета – реконструкция магистральных рулежных дорожек, перрона, мест стоянки воздушных судов, сетей электроснабжения, аварийно-спасательной станции, строительство ограждения аэродрома и патрульной дороги, очистных сооружений; за счет прочих источников финансирования – реконструкция котельной, зданий аэровокзального комплекса, строительство грузового комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 90 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция – 2010 – 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 4705,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1468,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 200,7 млн. рублей; внебюджетных источников – 3035,7 млн. рублей

57. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Надым, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета –
----------	--

	<p>разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, перрона и рулежных дорожек, замена светосигнального оборудования;</p> <p>за счет прочих источников финансирования – строительство служебно-пассажирского здания, здания выдачи багажа, склада горюче-смазочных материалов</p>
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом регионе Российской Федерации, увеличение не менее чем на 55 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2014 год; реконструкция – 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 1368,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 768,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 122,3 млн. рублей; внебюджетных источников – 478,1 млн. рублей

58. Строительство аэропортового комплекса (г. Нальчик)

Описание	- за счет средств федерального бюджета – разработка проектной документации, строительство нового аэропортового комплекса, устройство периметрового охранного комплекса с видеонаблюдением;
	за счет прочих источников финансирования – реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из национальной опорной аэропортовой сети в стратегически важном Южном регионе Российской Федерации из-за несоответствия сертификационным требованиям
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2012 год; реконструкция – 2013 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 6412,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 4755,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 588,9 млн. рублей;

внебюджетных источников - 1067,4 млн. рублей

59. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Нарьян-Мар)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона, мест стоянок воздушных судов, водосточно-дренажной системы, строительство ограждения аэродрома и патрульной дороги, очистных сооружений, аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования - реконструкция сетей электроснабжения, котельной, строительство грузового комплекса, зданий аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития национальной опорной аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из национальной опорной аэропортовой сети в стратегически важном Северном регионе Российской Федерации, увеличение не менее чем на 50 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2039,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 824,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 135,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 1079,6 млн. рублей

60. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Нефтеюганск, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта
Цели и основные задачи	- обеспечение развития национальной опорной аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной

	аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных видов наземного транспорта
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 954,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 701,5 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 72,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 181,3 млн. рублей

61. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Нижневартовск, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием; за счет прочих источников финансирования - реконструкция склада горюче-смазочных материалов
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение не менее чем на 170 тыс. пассажиров в год перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1371,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 740 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 163,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 468,6 млн. рублей

62. Реконструкция аэропортового комплекса "Стригино" (г. Нижний Новгород)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочных полос-1 и 2 с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, системы электроснабжения, замена светосигнального оборудования, очистных сооружений N 1 и 2; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок

Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг и авиаобслуживания населения регионов, увеличение не менее чем на 60 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2011 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 4465,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2986,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 562,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 917 млн. рублей

63. Реконструкция аэропортового комплекса "Спиченково" (г. Новокузнецк, Кемеровская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, перрона, рулежных дорожек и мест стоянки воздушных судов; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, повышение качества авиаобслуживания населения регионов, увеличение не менее чем на 40 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 671,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 397,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 89,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 184 млн. рублей

64. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Новый Уренгой, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, усиление несущей способности взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек, расширение пассажирского и грузового перронов; за счет прочих источников финансирования - строительство аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям

	обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 - 2013 годы; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 4284,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1745,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 267,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 2272,2 млн. рублей

65. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ноябрьск, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе, увеличение не менее чем на 65 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 684,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 498,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 52,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 133,1 млн. рублей

66. Реконструкция аэропортового комплекса "Центральный" (г. Омск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, мест стоянки воздушных судов, внутриаэродромных дорог, очистных сооружений, патрульной дороги, аварийно-спасательной станции и ограждения аэродрома; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, увеличение не менее чем на 180 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3367,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1786,2 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 371,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 1209,5 млн. рублей

67. Строительство аэропортового комплекса (г. Оренбург)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона, патрульной дороги и ограждения аэродрома, площадки для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью; за счет прочих источников финансирования - реконструкция аэровокзального комплекса, ангара для технического обслуживания воздушных судов
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети, увеличение не менее чем на 70 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2011 годы, 2014 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1392 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 942,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 162,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 287 млн. рублей
-----------------------------------	--

68. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Орск, Оренбургская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1616,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 986,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 170,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 459,3 млн. рублей

69. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Оха, Сахалинская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта

из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 872,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 520 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 93,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 258,4 млн. рублей

70. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Певек, Чукотский автономный округ)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов служебно-технической территории
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных видов наземного транспорта, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1262,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 716,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 115,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 431 млн. рублей

71. Реконструкция и развитие аэропорта Пенза (первая очередь строительства), Пензенская область

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция систем электроснабжения, очистных сооружений, замена светосигнального оборудования, линии связи и управления; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям

	обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 446,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 355 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 36,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 54,7 млн. рублей (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

72. Реконструкция (восстановление) искусственных покрытий ИВП аэропорта Мурманск, Мурманская область

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, водосточно-дренажной системы
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 90 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 361,3 млн. рублей за счет средств федерального бюджета

73. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Большое Савино" (г. Пермь)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция котельной, сетей тепло- и водоснабжения, станции водоснабжения, канализационно-насосной станции, строительство водопроводного коллектора, ангара для технического обслуживания воздушных судов
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые	- обеспечение требуемого уровня безопасности

результаты реализации	полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 100 тыс. пассажиров в год объема авиаперевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2011 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 551,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 305,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 54,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 191,7 млн. рублей

74. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Бесовец" (г. Петрозаводск, Республика Карелия)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом регионе Российской Федерации и улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2011 годы, 2013 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1092,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 784,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 108,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 198,8 млн. рублей

75. Реконструкция аэропортового комплекса "Полярный" (пос. Удачный, Республика Саха (Якутия))

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция рулежных дорожек, мест стоянки воздушных судов, внутриаэродромных дорог
----------	---

	и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации, не имеющем альтернативных видов наземного транспорта, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1000 млн. рублей за счет средств федерального бюджета

76. Реконструкция аэропортового комплекса "Бухта Провидения" (Чукотский автономный округ)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция грунтовой взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов служебно-технической территории
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в стратегически значимом удаленном регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 572,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 343,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 62,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 166,1 млн. рублей

77. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Кресты" (г. Псков)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной
----------	--

	<p>системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования;</p> <p>за счет прочих источников финансирования – реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности</p>
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, предотвращение выбытия аэропорта из национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2012 год; реконструкция – 2013 – 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 1371,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 816 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 139,1 млн. рублей; внебюджетных источников – 416,2 млн. рублей

78. Строительство аэропортового комплекса "Южный" (г. Ростов-на-Дону)

Описание	- за счет средств федерального бюджета – разработка проектной документации, строительство аэропорта класса "А" с полным комплектом зданий и сооружений; за счет прочих источников финансирования – реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- вывод аэропорта за пределы города, увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, увеличение не менее чем на 250 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2011 – 2012 годы; реконструкция – 2013 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 24991,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 9300,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 761,3 млн. рублей; внебюджетных источников – 14929,2 млн. рублей

79. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Салехард)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция склада горюче-смазочных материалов, аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, увеличение не менее чем на 50 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2292,1 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1192,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 235,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 863,7 млн. рублей

80. Реконструкция и модернизация международного аэропорта Курумоч (г. Самара)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы-2 с искусственным покрытием, удлинение ее до 3500 м, реконструкция взлетно-посадочной полосы-1, магистральных рулежных дорожек, рулежных дорожек, перрона, водосточно-дренажной системы, очистных сооружений, ограждения аэродрома, объездной автодороги, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция пассажирского терминала, системы электрогазоснабжения аэропорта
Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение пассажирооборота в 2 раза, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 350 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2014 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 16110,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 7500 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 586,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 8024 млн. рублей

81. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Саранск)

Описание - за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности

Цели и основные задачи - обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок

Основные ожидаемые результаты реализации - увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение угрозы выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе

Этапы и сроки реализации (в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076) - проектирование - 2010 год; реконструкция - 2012 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования - общий объем финансирования - 1431,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 815,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 163,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 452,1 млн. рублей

82. Строительство аэропортового комплекса "Центральный" (г. Саратов)

Описание - за счет средств федерального бюджета - строительство аэропорта класса "А" с полным комплектом зданий и сооружений; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности

Цели и основные задачи - обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок

Основные ожидаемые результаты реализации - увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, увеличение не менее чем на 50 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт

Этапы и сроки реализации	- строительство - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 7449,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 5207 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 727,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 1514,8 млн. рублей

83. Реконструкция аэродрома аэропорта г. Сочи (Адлер). 2 этап строительства, Краснодарский край

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция существующих покрытий ВПП-2 и удлинение до 2500 м, реконструкция существующих покрытий перрона (МС13-23), замена светосигнального оборудования ВПП-2, реконструкция средств радиотехнического и метеобеспечения полетов, строительство водосточно-дренажной сети ВПП-2, строительство новых перронов, нового VIP-перрона между ВПП-1 и ВПП-2, площадок для обработки воздушных судов противобледенительной жидкостью, строительство системы рулежных дорожек между ВПП-1 и ВПП-2, строительство очистных сооружений ливневого стока, оборудование рулежных дорожек осевыми огнями и маршрутизаторами, строительство КДП, устройство ограждения аэродрома с инженерными средствами охраны, строительство патрульной автодороги; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- подготовка аэропорта к XXII зимним Олимпийским играм, обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, увеличение не менее чем на 400 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2011 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 14542,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 11994,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 1460,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 1088,6 млн. рублей
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)	

84. Реконструкция аэродрома аэропорта г. Сочи (Адлер). 3-й этап строительства, Краснодарский край

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, строительство системы рулежных дорожек, оборудование рулежных дорожек осевыми огнями и маршрутизаторами; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- подготовка аэропорта к XXII зимним Олимпийским играм, обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, увеличение не менее чем на 400 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2012 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 10540,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 6200 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 2539,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 1800,7 млн. рублей

85. Развитие аэропорта Геленджик - строительство взлетно-посадочной полосы, Краснодарский край

Описание	- за счет средств федерального бюджета - оплата мероприятий по выкупу земельных участков
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2011 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 649,5 млн. рублей (федеральный бюджет)

86. Реконструкция аэродрома в аэропорту Анапа, Краснодарский край

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, расширение и усиление перрона, рулежных дорожек, замена светосигнального оборудования для обеспечения полетов воздушных судов по I категории метеоминимума, реконструкция водосточно-
----------	---

	дренажной системы и системы электроснабжения, строительство площадок противообледенительной обработки воздушных судов, очистных сооружений, патрульных дорог и ограждения аэропорта; за счет прочих источников финансирования – реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и снятия инфраструктурных ограничений роста авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение не менее чем на 100 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция – 2010 – 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 4278,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 2894,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 384,6 млн. рублей; внебюджетных источников – 999,5 млн. рублей

87. Реконструкция аэропортового комплекса "Шпаковское" (г. Ставрополь)

Описание	- за счет средств федерального бюджета – разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек и перрона; за счет прочих источников финансирования – реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 30 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2013 год; реконструкция – 2014 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 2071,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1194,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 224,1 млн. рублей; внебюджетных источников – 653,4 млн. рублей

88. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Сургут, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета –
----------	--

	разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, расширение пассажирского и грузового перронов; за счет прочих источников финансирования – строительство аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 250 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2012 – 2013 годы; реконструкция – 2014 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 4353,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1646,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 284 млн. рублей; внебюджетных источников – 2423,2 млн. рублей

89. Разработка проектной документации на строительство аэропортового комплекса (г. Сыктывкар)

Описание	- за счет средств федерального бюджета – разработка проектной документации аэродромного комплекса, включая рулежные дорожки и места стоянок воздушных судов; за счет прочих источников финансирования – проектирование объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение не менее чем на 60 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 518,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 88 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 6,7 млн. рублей; внебюджетных источников – 423,6 млн. рублей

90. Реконструкция аэропортового комплекса "Донское" (г. Тамбов)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, предотвращение выбытия аэропорта из национальной опорной аэропортовой сети
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 год; реконструкция - 2012 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1840,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1291,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 164,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 384 млн. рублей

91. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса (г. Таштагол, Кемеровская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция покрытий аэродрома, проведение мероприятий по отводу воды, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - строительство моста в районе аэропорта, реконструкция аэровокзала, топливозаправочного комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, предотвращение выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети из-за несоответствия сертификационным требованиям, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 929,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 556,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 124,1

млн. рублей;
внебюджетных источников - 248,9 млн. рублей

92. Реконструкция аэропортового комплекса "Толмачево" (г. Новосибирск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы-1 с искусственным покрытием, перрона, рулежных дорожек, замена светосигнального оборудования, строительство перрона с централизованной заправкой топливом; за счет прочих источников финансирования - строительство гостиниц на 250 и 600 мест, грузового терминала, пассажирского терминального комплекса для обслуживания международных и внутренних перевозок, станции связи и коммуникаций, системы автодорог и железнодорожной ветки со станцией в аэропорту, строительство трансформаторной станции, крытой парковки на 700 машино-мест, цеха бортового питания, логистического, выставочного и торгово-развлекательного центров, конгресс-центра
Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение пассажирооборота в 2 раза и увеличение не менее чем на 550 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 16815,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 6789,7 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 405,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 9620,2 млн. рублей

93. Реконструкция аэропортового комплекса "Богашево" (г. Томск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, перрона, мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, водосточно-дренажной системы, вертолетных площадок, замена светосигнального оборудования, строительство очистных сооружений, патрульной дороги и ограждения аэродрома, аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования - строительство бизнес-терминала, расширение аэровокзального комплекса с выделением международного сектора
----------	--

Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания, увеличение не менее чем на 80 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1607,9 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 690,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 116,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 801,1 млн. рублей

94. Реконструкция аэропортового комплекса "Горный" (г. Тура, Красноярский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, установка светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3927,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1798 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 235,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 1894,3 млн. рублей

95. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Туруханск, Красноярский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек,
----------	--

	перрона, установка светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования – строительство аэровокзала
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема авиаперевозок и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2013 год; реконструкция – 2014 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 2238,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 999,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 223,5 млн. рублей; внебюджетных источников – 1015,8 млн. рублей

96. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Тында, Амурская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета – разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования – реконструкция объектов служебно-технической территории
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2013 год; реконструкция – 2014 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 2731,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 1787,6 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 230,8 млн. рублей; внебюджетных источников – 712,8 млн. рублей

97. Реконструкция аэропортового комплекса "Рощино" (г. Тюмень)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочных полос-1 и 2, магистральных рулежных дорожек, перрона, патрульной дороги и ограждения аэродрома, водосточно-дренажной системы, аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования - реконструкция зданий аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение не менее чем на 250 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 - 2012 годы; реконструкция - 2013 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 11856,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 4900,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 733,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 6222,2 млн. рублей

98. Реконструкция аэропортового комплекса "Баратаевка" (г. Ульяновск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов, строительство патрульной дороги и ограждения аэродрома; за счет прочих источников финансирования - реконструкция аэровокзального комплекса, ангара для технического обслуживания воздушных судов
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, предотвращение выбытия аэропорта из национальной опорной аэропортовой сети и улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1731,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1177,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 193,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 360,1 млн. рублей

99. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Урай, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, перрона, вертолетных площадок, очистных сооружений, укрепленного участка - концевой полосы безопасности с магнитного курса 177°, ограждение дорог по периметру аэродрома, реконструкция инженерных сетей аэродрома; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 678,6 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 397,9 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 87,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 193,6 млн. рублей

100. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усинск, Республика Коми)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 год; реконструкция - 2013 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1329 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 829 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 125,4 млн. рублей; внебюджетных источников - 374,6 млн. рублей

101. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Кокса, Республика Алтай)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы; за счет прочих источников финансирования - реконструкция служебных зданий
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 552 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 300,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 68,8 млн. рублей; внебюджетных источников - 182,8 млн. рублей

102. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Кут, Иркутская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция аэровокзального комплекса
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 782,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 466,8 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 84,1 млн. рублей; внебюджетных источников - 231,5 млн. рублей

103. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Нера, Республика Саха (Якутия))

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы; за счет прочих источников финансирования - восстановление служебных зданий
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 год; реконструкция - 2012 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1018,7 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 745,5 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 74 млн. рублей; внебюджетных источников - 199,2 млн. рублей

104. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Уфа)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы-2 с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы и замена светосигнального оборудования, реконструкция системы электроснабжения, мест стоянок воздушных судов и рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, очистных сооружений N 1, строительство очистных сооружений N 2; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее

чем на 300 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт

- | | |
|-----------------------------------|--|
| Этапы и сроки реализации | - проектирование - 2011 год;
реконструкция - 2011 - 2012 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 3486,8 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 2050,5 млн. рублей;
бюджетов субъектов Российской Федерации - 548,5 млн. рублей;
внебюджетных источников - 887,8 млн. рублей |

105. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ухта, Республика Коми)

- | | |
|--|--|
| Описание | - за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования;
за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности |
| Цели и основные задачи | - обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок |
| Основные ожидаемые результаты реализации | - увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом Северном регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе |
| Этапы и сроки реализации | - проектирование - 2010 - 2011 годы;
реконструкция - 2012 - 2014 годы |
| Объемы и источники финансирования | - общий объем финансирования - 1555,9 млн. рублей, в том числе за счет средств:
федерального бюджета - 1137,7 млн. рублей;
бюджетов субъектов Российской Федерации - 117,4 млн. рублей;
внебюджетных источников - 300,8 млн. рублей |

106. Реконструкция аэропортового комплекса "Новый" (г. Хабаровск)

- | | |
|----------|--|
| Описание | - за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы-1 с искусственным покрытием, рулежных дорожек-1 и 3, перрона и мест стоянки воздушных судов с установкой светосигнального оборудования, устройство водосточно-дренажной системы и строительство очистных сооружений, ограждение аэродрома, |
|----------|--|

	<p>устройство лучевой и объемной сигнализации по периметру аэродрома, патрульной дороги, реконструкция магистрального водоотвода, строительство аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования – реконструкция сетей теплоснабжения, водопровода и канализации служебно-технической территории, электротехнического оборудования, строительство пункта пропуска для размещения пограничной и таможенной служб, ветеринарно-санитарной инспекции и карантина, аэровокзала внутренних и международных авиалиний, грузового и топливно-заправочного комплексов, реконструкция ангара для региональных самолетов</p>
Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 300 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование – 2011 – 2012 годы; реконструкция – 2013 – 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 15751,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета – 6871,2 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации – 405,9 млн. рублей; внебюджетных источников – 8474,4 млн. рублей

107. Расширение аэропорта в г. Николаевске-на-Амуре Хабаровского края

Описание	- за счет средств федерального бюджета – реконструкция перрона, строительство очистных сооружений, аварийно-спасательной станции, патрульной дороги, установка светосигнального и метеооборудования
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- реконструкция – 2010 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования – 200 млн. рублей (федеральный бюджет)

108. Реконструкция аэропортового комплекса

(г. Ханты-Мансийск, Тюменская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 75 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 год; реконструкция - 2012 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1017,4 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 746,2 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 77 млн. рублей; внебюджетных источников - 194,2 млн. рублей

109. Реконструкция аэропортового комплекса "Баландино" (г. Челябинск)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение приема современных воздушных судов и увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания и увеличение не менее чем на 120 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2012 - 2013 годы; реконструкция - 2014 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 3823,3 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 2355,3 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 293,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 1174,3 млн. рублей
-----------------------------------	---

110. Реконструкция аэропортового комплекса "Кадала" (г. Чита)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, замена светосигнального оборудования, строительство аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования - реконструкция аэровокзального комплекса, грузового склада, строительство терминала международного пункта пропуска, склада временного хранения
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе, увеличение не менее чем на 40 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 4026 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1807,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 232,7 млн. рублей; внебюджетных источников - 1985,9 млн. рублей

111. Развитие международного аэропорта Шереметьево, 1-я очередь реконструкции (2006 - 2009 годы)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция взлетно-посадочной полосы-1 с искусственным покрытием, аэродромного сектора Шереметьево-1, в том числе мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек; за счет прочих источников финансирования - реконструкция и расширение пассажирского терминала Шереметьево-1 и грузового комплекса, реконструкция систем электро- и газоснабжения аэропорта
Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение его соответствия требованиям

эксплуатации современных воздушных судов

Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение пассажирооборота в 2 раза, увеличение не менее чем на 4 млн. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2013 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 18700,8 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 9574,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 9126,2 млн. рублей

112. Вторая очередь реконструкции аэропорта Шереметьево

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция западного и восточного перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- увеличение пропускной способности аэропорта и обеспечение его соответствия требованиям эксплуатации современных воздушных судов
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, увеличение пассажирооборота в 2 раза, увеличение не менее чем на 4 млн. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2013 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 16429 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 7758,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 8670,7 млн. рублей

113. Реконструкция аэропортного комплекса (г. Шушенское, Красноярский край)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, перрона; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортной сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортной сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации, улучшение транспортного обслуживания населения в регионе

Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2014 год; реконструкция - 2015 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 474,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 283,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 51,3 млн. рублей; внебюджетных источников - 140,1 млн. рублей

114. Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса (г. Элиста)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция инженерных сетей и коммуникаций, служебно-технической территории, строительство зданий и сооружений авиационно-технической базы
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети и соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2013 год; реконструкция - 2014 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2312,2 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1584,1 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 214,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 513,9 млн. рублей

115. Модернизация международного аэропорта Южно-Сахалинск

Описание	- за счет средств федерального бюджета - строительство мест стоянки воздушных судов, рулежных дорожек, реконструкция внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома; за счет прочих источников финансирования - строительство и реконструкция аэровокзального комплекса, грузового терминала
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания населения в удаленном, стратегически важном регионе Российской Федерации и увеличение не менее чем на 180 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт

Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 4286 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 1928,4 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 160,2 млн. рублей; внебюджетных источников - 2197,4 млн. рублей

116. Реконструкция ИВПП-2 аэропорта Якутск (II очередь строительства). Республика Саха (Якутия)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - реконструкция перрона, строительство аварийно-спасательной станции; за счет прочих источников финансирования - реконструкция аэровокзального комплекса, грузового склада, строительство терминала международного пункта пропуска, склада временного хранения
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети, приема современных воздушных судов и увеличение объема авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- обеспечение требуемого уровня безопасности полетов, улучшение качества предоставляемых авиауслуг, устранение негативного влияния инфраструктурных ограничений аэропорта на качество авиаобслуживания населения в удаленном, стратегически важном Северном регионе Российской Федерации и увеличение не менее чем на 180 тыс. пассажиров в год объема перевозок через аэропорт
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2010 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 20520,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 8403 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 914,5 млн. рублей; внебюджетных источников - 11203 млн. рублей

117. Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ямбург, Ямало-Ненецкий автономный округ)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция перрона, рулежных дорожек, внутриаэродромных дорог, патрульной дороги и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования; за счет прочих источников финансирования - реконструкция объектов комплекса аэропорта, не относящихся к федеральной собственности
Цели и основные задачи	- обеспечение развития аэропортовой сети

Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение объема и улучшение качества обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов, в том числе международных, устранение риска выбытия аэропорта из состава национальной опорной аэропортовой сети в удаленном, стратегически значимом регионе Российской Федерации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 год; реконструкция - 2012 - 2014 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1326,5 млн. рублей, в том числе за счет средств: федерального бюджета - 969 млн. рублей; бюджетов субъектов Российской Федерации - 103,6 млн. рублей; внебюджетных источников - 253,9 млн. рублей

118. Обеспечение защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность

Описание	- за счет средств федерального бюджета - производство работ по строительству, реконструкции и приобретению комплексов технических средств для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность
Цели и основные задачи	- обеспечение соответствия систем авиационной безопасности на предприятиях гражданской авиации действующим и перспективным нормативным требованиям
Основные ожидаемые результаты реализации	- увеличение надежности защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность
Этапы и сроки реализации	- 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 2010,7 млн. рублей (федеральный бюджет)

119. Развитие медицинского центра гражданской авиации

Описание	- за счет средств федерального бюджета - приобретение медицинского лечебно-диагностического и реабилитационного оборудования и реконструкция центральной клинической больницы гражданской авиации
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности, развитие медицинского центра гражданской авиации
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение качества медицинского обслуживания летного состава и специалистов гражданской авиации
Этапы и сроки реализации	- реконструкция - 2011 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 1176,7 млн. рублей

финансирования

(федеральный бюджет)

120. Приобретение воздушных судов и поставки тренажеров для учебных заведений

Описание	- за счет средств федерального бюджета - приобретение воздушных судов и тренажеров для учебных заведений гражданской авиации
Цели и основные задачи	- обеспечение безопасности летного состава
Основные ожидаемые результаты реализации	- повышение качества обучения летного состава и специалистов гражданской авиации, приобретение 50 воздушных судов и 50 тренажеров
Этапы и сроки реализации	- реконструкция и приобретение - 2010 - 2015 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 33492,6 млн. рублей (федеральный бюджет) (в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

121. Реконструкция аэродрома (г. Бугуруслан, Оренбургская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов, внутриаэродромных дорог и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования
Цели и основные задачи	- обеспечение учебного процесса и соответствия современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества подготовки специалистов гражданской авиации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2011 - 2012 годы
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 440 млн. рублей (федеральный бюджет)

122. Реконструкция аэродрома (г. Красный Кут, Саратовская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, рулежных дорожек, мест стоянки воздушных судов, внутриаэродромных дорог и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования
Цели и основные задачи	- обеспечение учебного процесса и соответствия аэродрома современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиаперевозок

Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества подготовки специалистов гражданской авиации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2011 год; реконструкция - 2012 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 410 млн. рублей (федеральный бюджет)

123. Реконструкция аэродрома (г. Сасово, Рязанская область)

Описание	- за счет средств федерального бюджета - разработка проектной документации, реконструкция взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, устройство водосточно-дренажной системы, реконструкция рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов, внутриаэродромных дорог и ограждения аэродрома, замена светосигнального оборудования
Цели и основные задачи	- обеспечение учебного процесса и соответствия аэродрома современным требованиям безопасности полетов и обслуживания авиаперевозок
Основные ожидаемые результаты реализации	- улучшение качества подготовки специалистов гражданской авиации
Этапы и сроки реализации	- проектирование - 2010 год; реконструкция - 2011 год
Объемы и источники финансирования	- общий объем финансирования - 450 млн. рублей (федеральный бюджет)

124. Приобретение патрульных вертолетов для государственного надзора

Описание	- за счет средств федерального бюджета - приобретение 8 патрульных вертолетов для государственного надзора и контроля в сфере транспорта в гг. Москве, Самаре, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Екатеринбурге, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске
Цели и основные задачи	- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы, развитие государственного надзора и контроля за обеспечением комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы
Основные ожидаемые результаты реализации	- создание системы оперативного реагирования на использование незарегистрированных воздушных судов, аэродромов и посадочных площадок, снижение вероятности риска возникновения аварийных ситуаций, связанных с несанкционированными полетами, повышение общего уровня надзора и контроля за обеспечением комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы в районах проведения общественно значимых мероприятий

Этапы и сроки
реализации

- приобретение - 2011 - 2013 годы

Объемы и источники
финансирования

- общий объем финансирования - 1466,4 млн. рублей
(федеральный бюджет)

РАСХОДЫ
НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПОДПРОГРАММЫ "ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ"

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 12.10.2010 N 828,
от 21.12.2010 N 1076)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2015		В том числе					всего
	годы		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	
I. Общие расходы на реализацию подпрограммы								
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)								
Всего по подпрограмме	1250537	123062,6	165084,7	195742,4	224503,2	267463,9	274680,2	
в том числе:								
федеральный бюджет	295000	19881,9	41740	48000	50490	71884,2	63003,9	
бюджеты субъектов Российской Федерации	27943,4	3369,8	3900,5	4602,7	4648,1	5920,5	5501,8	
внебюджетные источники	927593,6	99810,9	119444,2	143139,7	169365,1	189659,2	206174,5	
II. Капитальные вложения								
Всего	1248543	123012,6	164780,7	195418,9	224161,2	266871,4	274298,2	

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:								
федеральный бюджет	293379	19881,9	41492,5	47737,5	50212,5	71359,7	62694,9	
бюджеты субъектов Российской Федерации	27943,4	3369,8	3900,5	4602,7	4648,1	5920,5	5501,8	
внебюджетные источники	927220,6	99760,9	119387,7	143078,7	169300,6	189591,2	206101,5	
1. Цель "Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике"								
Всего	131447,5	8865,7	17104,1	20061,3	25840,6	33079,3	26496,5	
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)								
в том числе:								
федеральный бюджет	66810,7	1572,7	9509,6	11339	12118,8	17782,7	14487,9	
бюджеты субъектов Российской Федерации	5196,1	320,6	414,3	519	1244	1448,4	1249,8	
внебюджетные источники	59440,7	6972,4	7180,2	8203,3	12477,8	13848,2	10758,8	
Задача "Обеспечение развития сети внутрироссийских узловых аэропортов"								
Всего	131447,5	8865,7	17104,1	20061,3	25840,6	33079,3	26496,5	
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)								
в том числе:								
федеральный бюджет	66810,7	1572,7	9509,6	11339	12118,8	17782,7	14487,9	
бюджеты субъектов Российской Федерации	5196,1	320,6	414,3	519	1244	1448,4	1249,8	
внебюджетные источники	59440,7	6972,4	7180,2	8203,3	12477,8	13848,2	10758,8	
Реконструкция аэропортового комплекса "Талаги" (г. Архангельск) - всего	7845,3	1023,9	2409,5	3757,3	654,6	-	-	

в том числе:								
федеральный бюджет	3858,7	-	1373	1831,1	654,6	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	333,2	71,4	76	185,8	-	-	-	-
внебюджетные источники	3653,4	952,5	960,5	1740,4	-	-	-	-
Реконструкция (восстановление) искусственных покрытий ИВПП аэропорта Мурманск, Мурманская область - всего	361,3	361,3	-	-	-	-	-	-
в том числе:								
федеральный бюджет	361,3	361,3	-	-	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск) - всего	4705,3	1167,1	2030,7	1507,5	-	-	-	-
в том числе:								
федеральный бюджет	1468,9	-	800,2	668,7	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	200,7	54,1	77,4	69,2	-	-	-	-
внебюджетные источники	3035,7	1113	1153,1	769,6	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Нарьян-Мар) - всего	2039,8	-	-	-	95,9	680,3	1263,6	
в том числе:								
федеральный бюджет	824,7	-	-	-	28,9	304,7	491,1	

бюджеты субъектов Российской Федерации	135,5	-	-	-	13,7	50	71,8
внебюджетные источники	1079,6	-	-	-	53,3	325,6	700,7
Разработка проектной документации на строительство аэропортового комплекса (г. Сыктывкар) - всего	518,3	-	-	-	-	-	518,3
в том числе:							
федеральный бюджет	88	-	-	-	-	-	88
бюджеты субъектов Российской Федерации	6,7	-	-	-	-	-	6,7
внебюджетные источники	423,6	-	-	-	-	-	423,6
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Казань) - всего	11134,4	100	526,4	2747,8	2244	3450,5	2065,7
в том числе:							
федеральный бюджет	5957,6	100	526,4	2402	1507,5	1421,7	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	397	-	-	13,7	49,9	167,7	165,7
внебюджетные источники	4779,8	-	-	332,1	686,6	1861,1	1900
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Новый Уренгой, Тюменская область) - всего	4284,6	-	-	100,5	654,2	1541,8	1988,1
в том числе:							
федеральный бюджет	1745,3	-	-	42,3	78,8	725,8	898,4
бюджеты субъектов Российской Федерации	267,1	-	-	27,3	62,4	76,6	100,8

внебюджетные источники	2272,2	-	-	30,9	513	739,4	988,9
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Сургут, Тюменская область) - всего	4353,8	-	-	120,7	886,2	1440,7	1906,2
в том числе:							
федеральный бюджет	1646,6	-	-	58,7	78,8	524	985,1
бюджеты субъектов Российской Федерации	284	-	-	10,2	89	89,9	94,9
внебюджетные источники	2423,2	-	-	51,8	718,4	826,8	826,2
Реконструкция аэропортового комплекса "Рощино" (г. Тюмень) - всего	11856,7	-	67,4	124	1947,8	4764,7	4952,8
в том числе:							
федеральный бюджет	4900,9	-	-	-	274,8	2409,9	2216,2
бюджеты субъектов Российской Федерации	733,6	-	8,8	22	168	213,8	321
внебюджетные источники	6222,2	-	58,6	102	1505	2141	2415,6
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Абакан) - всего	5476,9	57,4	837,3	1346,5	3235,7	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	2599,2	-	500	700,5	1398,7	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	308,3	25,3	50	66	167	-	-
внебюджетные источники	2569,4	32,1	287,3	580	1670	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кызыл) - всего	3014,1	-	-	-	212,1	1617,9	1184,1

в том числе:								
федеральный бюджет	1359,8	-	-	-	94,2	882,7	382,9	
бюджеты субъектов Российской Федерации	209,8	-	-	-	18,2	90,4	101,2	
внебюджетные источники	1444,5	-	-	-	99,7	644,8	700	
Реконструкция аэропортового комплекса "Богашево" (г. Томск) - всего	1607,9	-	-	-	96,7	808	703,2	
в том числе:								
федеральный бюджет	690,3	-	-	-	47,1	431,3	211,9	
бюджеты субъектов Российской Федерации	116,5	-	-	-	9	47,7	59,8	
внебюджетные источники	801,1	-	-	-	40,6	329	431,5	
Реконструкция аэропортового комплекса "Горный" (г. Тура, Красноярский край) - всего	3927,4	-	-	-	278,2	1 597,1	2 052,1	
в том числе:								
федеральный бюджет	1798	-	-	-	124,1	632,1	1041,8	
бюджеты субъектов Российской Федерации	235,1	-	-	-	24	93,3	117,8	
внебюджетные источники	1894,3	-	-	-	130,1	871,7	892,5	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Туруханск, Красноярский край) - всего	2238,6	-	-	-	276,2	772,1	1190,3	
в том числе:								

федеральный бюджет	999,3	-	-	-	124,1	289,7	585,5
бюджеты субъектов Российской Федерации	223,5	-	-	-	24	95,4	104,1
внебюджетные источники	1015,8	-	-	-	128,1	387	500,7
Реконструкция аэропортового комплекса "Кадала" (г. Чита) - всего	4026	-	-	-	281,2	1672	2072,8
в том числе:							
федеральный бюджет	1807,4	-	-	-	126	693,7	987,7
бюджеты субъектов Российской Федерации	232,7	-	-	-	24,3	102,4	106
внебюджетные источники	1985,9	-	-	-	130,9	875,9	979,1
Реконструкция ИВПП-2 аэропорта Якутск (II очередь строительства), Республика Саха (Якутия) - всего	20520,5	2179,7	2875,8	2863	5009,4	7592,6	-
в том числе:							
федеральный бюджет	8403	250,5	908,8	857,5	2156,8	4229,4	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	914,5	54	53	85,5	412	310	-
внебюджетные источники	11203	1875,2	1914	1920	2440,6	3053,2	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Сокол" (г. Магадан) - всего	10194,4	918,7	1078,6	1374,5	2976,2	3846,4	-
в том числе:							
федеральный бюджет	4954,9	490,9	676,6	759,1	1085,8	1942,5	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	437,7	66,7	38	39,3	182,5	111,2	-

внебюджетные источники	4801,8	361,1	364	576,1	1707,9	1792,7	-
Модернизация международного аэропорта Южно-Сахалинск - всего	4286	1496,4	2246	543,6	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	1928,4	250	1134,8	543,6	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	160,2	49,1	111,1	-	-	-	-
внебюджетные источники	2197,4	1197,3	1000,1	-	-	-	-
Реконструкция и развитие аэродрома аэропорта Краснодар, Краснодарский край - всего	13944,7	1491,2	2527,8	3558,5	4947,5	1419,7	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	6306,9	50	1085,2	1458,1	2293,9	1419,7	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	7637,8	1441,2	1442,6	2100,4	2653,6	-	-
Аэропорт Иркутск - реконструкция искусственных покрытий ИВПИ и РД - всего	70	70	-	-	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	70	70	-	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-

Строительство нового аэропортового комплекса (г. Иркутск) - всего	15041,5	-	2504,6	2017,4	2044,7	1875,5	6599,3
---	---------	---	--------	--------	--------	--------	--------

в том числе:

федеральный бюджет	15041,5	-	2504,6	2017,4	2044,7	1875,5	6599,3
--------------------	---------	---	--------	--------	--------	--------	--------

бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
--	---	---	---	---	---	---	---

внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
------------------------	---	---	---	---	---	---	---

2. Цель "Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения"

Всего	159491,5	16217,4	23784,6	24569,4	19659,4	32723,2	42537,5
-------	----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	105132,5	8927,6	16671,7	17424,1	12446,3	22325,7	27337,1
--------------------	----------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

бюджеты субъектов Российской Федерации	18237,4	2749,8	3136,2	3131,3	2243,1	3310,7	3666,3
--	---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

внебюджетные источники	36121,6	4540	3976,7	4014	4970	7086,8	11534,1
------------------------	---------	------	--------	------	------	--------	---------

Задача "Обеспечение развития региональных сетей аэропортов"

Всего	159491,5	16217,4	23784,6	24569,4	19659,4	32723,2	42537,5
-------	----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	105132,5	8927,6	16671,7	17424,1	12446,3	22325,7	27337,1
--------------------	----------	--------	---------	---------	---------	---------	---------

бюджеты субъектов Российской Федерации	18237,4	2749,8	3136,2	3131,3	2243,1	3310,7	3666,3
--	---------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

внебюджетные источники	36121,6	4540	3976,7	4014	4970	7086,8	11534,1
------------------------	---------	------	--------	------	------	--------	---------

Реконструкция аэропортового комплекса (г. Салехард) - всего	2292,1	-	-	-	187,2	716,7	1388,2
в том числе:							
Федеральный бюджет	1192,9	-	-	-	126	316,9	750
бюджеты субъектов Российской Федерации	235,5	-	-	-	20,7	104,8	110
внебюджетные источники	863,7	-	-	-	40,5	295	528,2
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Певек, Чукотский автономный округ) - всего	1262,5	-	-	-	82,2	415,4	764,9
в том числе:							
Федеральный бюджет	716,1	-	-	-	49,4	227,4	439,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	115,4	-	-	-	16,2	43,8	55,4
внебюджетные источники	431	-	-	-	16,6	144,2	270,2
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Уйташ" (г. Махачкала)	3581,2	329,4	952,8	1290,3	1008,7	-	-
в том числе:							
Федеральный бюджет	2319,7	-	583,8	727,2	1008,7	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	493,5	82,7	122,3	288,5	-	-	-
внебюджетные источники	768	246,7	246,7	274,6	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Волгоград) - всего	2347,2	358,7	527,2	436,9	1024,4	-	-

в том числе:								
федеральный бюджет	1571,3	-	110	436,9	1024,4	-	-	
бюджеты субъектов Российской Федерации	287,5	113,8	173,7	-	-	-	-	
внебюджетные источники	488,4	244,9	243,5	-	-	-	-	
Реконструкция аэропортового комплекса "Центральный" (г. Омск) - всего	3367,3	-	-	-	344,4	914,3	2108,6	
в том числе:								
федеральный бюджет	1786,2	-	-	-	156,9	463,6	1165,7	
бюджеты субъектов Российской Федерации	371,6	-	-	-	80,4	138,9	152,3	
внебюджетные источники	1209,5	-	-	-	107,1	311,8	790,6	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Тында, Амурская область) - всего	2731,2	-	-	-	306	945	1480,2	
в том числе:								
федеральный бюджет	1787,6	-	-	-	118,3	625,8	1043,5	
бюджеты субъектов Российской Федерации	230,8	-	-	-	51,5	84,9	94,4	
внебюджетные источники	712,8	-	-	-	136,2	234,3	342,3	
Строительство и реконструкция аэропортового комплекса "Игнатьево" (г. Благовещенск) - всего	5840,5	-	-	-	517,2	1949,1	3374,2	
в том числе:								
федеральный бюджет	3687,4	-	-	-	254,6	1243,3	2189,5	

бюджеты субъектов Российской Федерации	654,6	-	-	-	72,1	278	304,5
внебюджетные источники	1498,5	-	-	-	190,5	427,8	880,2
Реконструкция аэропортового комплекса "Стригино" (г. Нижний Новгород) - всего	4465,5	716,7	2447,8	1301	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	2986,1	-	1685,1	1301	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	562,4	263,2	299,2	-	-	-	-
внебюджетные источники	917	453,5	463,5	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Уфа) - всего	3486,8	248	1709,8	1529	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	2050,5	-	1265,5	785	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	548,5	48	200,3	300,2	-	-	-
внебюджетные источники	887,8	200	244	443,8	-	-	-
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Большое Савино" (г. Пермь) - всего	551,6	246,2	305,4	-	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	305,4	-	305,4	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	54,5	54,5	-	-	-	-	-

внебюджетные источники	191,7	191,7	-	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Баландино" (г. Челябинск) - всего	3823,3	-	-	73,7	323,1	1358,3	2068,2
в том числе:							
федеральный бюджет	2355,3	-	-	50,2	102,3	941,5	1261,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	293,7	-	-	5,5	67,7	104,2	116,3
внебюджетные источники	1174,3	-	-	18	153,1	312,6	690,6
Реконструкция аэродрома аэропорта г. Сочи (Адлер). 2-й этап строительства, Краснодарский край - всего	14542,9	8542,9	6000	-	-	-	-

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	11994,1	5994,1	6000	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	1460,2	1460,2	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	1088,6	1088,6	-	-	-	-	-
Реконструкция аэродрома аэропорта г. Сочи (Адлер). 3-й этап строительства, Краснодарский край - всего	10540,4	200	2172,7	8167,7	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	6200	200	-	6000	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	2539,7	-	1272	1267,7	-	-	-
внебюджетные источники	1800,7	-	900,7	900	-	-	-

Развитие аэропорта Геленджик – строительство взлетно-посадочной полосы, Краснодарский край – всего	649,5	218,6	430,9	-	-	-	-
--	-------	-------	-------	---	---	---	---

в том числе:

Федеральный бюджет	649,5	218,6	430,9	-	-	-	-
--------------------	-------	-------	-------	---	---	---	---

бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---	---

внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
------------------------	---	---	---	---	---	---	---

Реконструкция аэродрома в аэропорту Анапа, Краснодарский край – всего	4278,2	595,3	1123,1	2559,8	-	-	-
--	--------	-------	--------	--------	---	---	---

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

Федеральный бюджет	2894,1	300,5	841	1752,6	-	-	-
--------------------	--------	-------	-----	--------	---	---	---

бюджеты субъектов Российской Федерации	384,6	37,2	40,6	306,8	-	-	-
---	-------	------	------	-------	---	---	---

внебюджетные источники	999,5	257,6	241,5	500,4	-	-	-
------------------------	-------	-------	-------	-------	---	---	---

Реконструкция аэропорта Минеральные Воды – всего	430,9	430,9	-	-	-	-	-
---	-------	-------	---	---	---	---	---

в том числе:

Федеральный бюджет	430,9	430,9	-	-	-	-	-
--------------------	-------	-------	---	---	---	---	---

бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
---	---	---	---	---	---	---	---

внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
------------------------	---	---	---	---	---	---	---

Реконструкция аэропортового комплекса (г. Минеральные Воды, Ставропольский край) – всего	2283,7	-	40,9	786,4	1456,4	-	-
--	--------	---	------	-------	--------	---	---

в том числе:								
федеральный бюджет	1089,7	-	-	315,1	774,6	-	-	
бюджеты субъектов Российской Федерации	292,6	-	18,1	87,7	186,8	-	-	
внебюджетные источники	901,4	-	22,8	383,6	495	-	-	
Строительство аэропортового комплекса (г. Нальчик) - всего	6412,2	-	-	47,5	248	1967,1	4149,6	
в том числе:								
федеральный бюджет	4755,9	-	-	-	-	1574,2	3181,7	
бюджеты субъектов Российской Федерации	588,9	-	-	25,5	143,7	199,8	219,9	
внебюджетные источники	1067,4	-	-	22	104,3	193,1	748	
Реконструкция аэропортового комплекса "Нариманово" (г. Астрахань) - всего	1765,4	270,9	1085,4	409,1	-	-	-	
в том числе:								
федеральный бюджет	1180,1	-	771	409,1	-	-	-	
бюджеты субъектов Российской Федерации	220,5	88,2	132,3	-	-	-	-	
внебюджетные источники	364,8	182,7	182,1	-	-	-	-	
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса (г. Элиста) - всего	2312,2	-	-	-	214,4	830,6	1267,2	
в том числе:								
федеральный бюджет	1584,1	-	-	-	-	610,3	973,8	

бюджеты субъектов Российской Федерации	214,2	-	-	-	64,5	70,3	79,4
внебюджетные источники	513,9	-	-	-	149,9	150	214
Реконструкция аэропортового комплекса "Шпаковское" (г. Ставрополь) - всего	2071,8	-	-	-	26	677,7	1368,1
в том числе:							
федеральный бюджет	1194,3	-	-	-	-	359,6	834,7
бюджеты субъектов Российской Федерации	224,1	-	-	-	7,1	107,4	109,6
внебюджетные источники	653,4	-	-	-	18,9	210,7	423,8
Реконструкция аэропортового комплекса "Беслан" (г. Владикавказ) - всего	3496,6	-	-	30,3	364,4	2 075	1026,9
в том числе:							
федеральный бюджет	2345,1	-	-	-	79,7	1688,5	576,9
бюджеты субъектов Российской Федерации	427,2	-	-	9,2	119	149	150
внебюджетные источники	724,3	-	-	21,1	165,7	237,5	300
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса (г. Магас) - всего	1639,3	200	755,4	-	21	254,5	408,4
в том числе:							
федеральный бюджет	955,4	200	755,4	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	181,2	-	-	-	5,7	85,9	89,6

внебюджетные источники	502,7	-	-	-	15,3	168,6	318,8
Реконструкция аэропортового комплекса "Ханская" (г. Майкоп) - всего	796,8	117,7	133,3	-	-	218,5	327,3
в том числе:							
федеральный бюджет	545,8	-	-	-	-	218,5	327,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	87,8	37,4	50,4	-	-	-	-
внебюджетные источники	163,2	80,3	82,9	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Липецк)	1048,9	183,4	865,5	-	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	655,5	-	655,5	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	107,9	42,4	65,5	-	-	-	-
внебюджетные источники	285,5	141	144,5	-	-	-	-
Строительство аэропортового комплекса (г. Оренбург) - всего	1392	323,2	125,9	-	-	518,9	424
в том числе:							
федеральный бюджет	942,9	-	-	-	-	518,9	424
бюджеты субъектов Российской Федерации	162,1	99,4	62,7	-	-	-	-
внебюджетные источники	287	223,8	63,2	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Баратаевка" (г. Ульяновск) - всего	1731,4	260,7	870,7	600	-	-	-

федеральный бюджет	740	-	-	-	51	237,7	451,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	163,2	-	-	-	6,4	74,4	82,4
внебюджетные источники	468,6	-	-	-	11,7	126,4	330,5
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Урай, Тюменская область) - всего	678,6	-	-	-	-	122,8	555,8
в том числе:							
федеральный бюджет	397,9	-	-	-	-	27,4	370,5
бюджеты субъектов Российской Федерации	87,1	-	-	-	-	32,2	54,9
внебюджетные источники	193,6	-	-	-	-	63,2	130,4
Реконструкция аэропортового комплекса "Михайловка" (г. Барнаул, Алтайский край) - всего	3583	-	-	-	335,7	1255	1992,3
в том числе:							
федеральный бюджет	2346,1	-	-	-	64,2	804,6	1477,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	375,1	-	-	-	85,9	142,5	146,7
внебюджетные источники	861,8	-	-	-	185,6	307,9	368,3
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Магнитогорск, Челябинская область) - всего	1222,5	-	-	-	-	237,6	984,9
в том числе:							
федеральный бюджет	715,8	-	-	-	-	63,4	652,4
бюджеты субъектов	156,4	-	-	-	-	58,8	97,6

Российской Федерации								
внебюджетные источники	350,3	-	-	-	-	115,4	234,9	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Надым, Тюменская область) - всего	1368,5	-	-	-	-	294,8	1073,7	
в том числе:								
федеральный бюджет	768,1	-	-	-	-	64,3	703,8	
бюджеты субъектов Российской Федерации	122,3	-	-	-	-	48	74,3	
внебюджетные источники	478,1	-	-	-	-	182,5	295,6	
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса (г. Таштагол, Кемеровская область) - всего	929,8	-	-	-	-	147,4	782,4	
в том числе:								
федеральный бюджет	556,8	-	-	-	-	38,4	518,4	
бюджеты субъектов Российской Федерации	124,1	-	-	-	-	53,7	70,4	
внебюджетные источники	248,9	-	-	-	-	55,3	193,6	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кемерово) - всего	2317,5	-	-	-	97	727,2	1493,3	
в том числе:								
федеральный бюджет	1320,1	-	-	-	73,7	412,6	833,8	
бюджеты субъектов Российской Федерации	277	-	-	-	6,4	108,1	162,5	
внебюджетные источники	720,4	-	-	-	16,9	206,5	497	

Реконструкция аэропортового комплекса "Спиченково" (г. Новокузнецк, Кемеровская область) - всего	671,2	-	-	-	-	154,6	516,6
в том числе:							
федеральный бюджет	397,6	-	-	-	-	27,4	370,2
бюджеты субъектов Российской Федерации	89,6	-	-	-	-	42,9	46,7
внебюджетные источники	184	-	-	-	-	84,3	99,7
Реконструкция аэропортового комплекса г. Горно-Алтайска Республики Алтай - всего	743,6	393,6	350	-	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	555,8	304	251,8	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	76,8	33,9	42,9	-	-	-	-
внебюджетные источники	111	55,7	55,3	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Бийск, Алтайский край) - всего	1439,7	282	778,4	379,3	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	1021,7	-	642,4	379,3	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	156,4	100,4	56	-	-	-	-
внебюджетные источники	261,6	181,6	80	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Кош-Агач, Республика Алтай) - всего	514,4	-	-	-	-	99	415,4

в том числе:								
федеральный бюджет	278,3	-	-	-	-	19,6	258,7	
бюджеты субъектов Российской Федерации	61,9	-	-	-	-	26,8	35,1	
внебюджетные источники	174,2	-	-	-	-	52,6	121,6	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Кокса, Республика Алтай) - всего	552	-	-	-	-	129,7	422,3	
в том числе:								
федеральный бюджет	300,4	-	-	-	-	20,3	280,1	
бюджеты субъектов Российской Федерации	68,8	-	-	-	-	36,9	31,9	
внебюджетные источники	182,8	-	-	-	-	72,5	110,3	
Реконструкция объектов аэропортового комплекса (г. Братск, Иркутская область) - всего	1850,4	-	-	-	143,4	494,2	1212,8	
в том числе:								
федеральный бюджет	1150,2	-	-	-	28,3	234,2	887,7	
бюджеты субъектов Российской Федерации	187,3	-	-	-	31,6	71,2	84,5	
внебюджетные источники	512,9	-	-	-	83,5	188,8	240,6	
Строительство аэропортового комплекса (г. Бодайбо, Иркутская область) - всего	562,4	-	-	-	-	111,1	451,3	
в том числе:								

федеральный бюджет	334,9	-	-	-	-	22,7	312,2
бюджеты субъектов Российской Федерации	60,6	-	-	-	-	25,2	35,4
внебюджетные источники	166,9	-	-	-	-	63,2	103,7
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Кут, Иркутская область) - всего	782,4	-	-	-	-	161,5	620,9
в том числе:							
федеральный бюджет	466,8	-	-	-	-	32,2	434,6
бюджеты субъектов Российской Федерации	84,1	-	-	-	-	32,4	51,7
внебюджетные источники	231,5	-	-	-	-	96,9	134,6
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Киренск, Иркутская область) - всего	468,9	-	-	-	-	90	378,9
в том числе:							
федеральный бюджет	279,9	-	-	-	-	19,6	260,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	51,5	-	-	-	-	17,2	34,3
внебюджетные источники	137,5	-	-	-	-	53,2	84,3
Реконструкция аэропортового комплекса (остров Диксон, Красноярский край) - всего	666,2	-	-	-	-	144,6	521,6
в том числе:							
федеральный бюджет	397,6	-	-	-	-	27,4	370,2

бюджеты субъектов Российской Федерации	72,6	-	-	-	-	32,9	39,7
внебюджетные источники	196	-	-	-	-	84,3	111,7
Реконструкция аэропорта Игарка Красноярский край - всего	481,1	209,5	-	-	-	101,1	170,5
в том числе:							
федеральный бюджет	209,5	209,5	-	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	71,1	-	-	-	-	29,5	41,6
внебюджетные источники	200,5	-	-	-	-	71,6	128,9
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Шушенское, Красноярский край) - всего	474,5	-	-	-	-	100,6	373,9
в том числе:							
федеральный бюджет	283,1	-	-	-	-	19,6	263,5
бюджеты субъектов Российской Федерации	51,3	-	-	-	-	18,7	32,6
внебюджетные источники	140,1	-	-	-	-	62,3	77,8
Реконструкция аэропортового комплекса (мыс Шмидта, Чукотский автономный округ) - всего	744,9	-	-	-	-	147,8	597,1
в том числе:							
федеральный бюджет	443,9	-	-	-	-	30,6	413,3
бюджеты субъектов Российской Федерации	78,9	-	-	-	-	32,9	46

внебюджетные источники	222,1	-	-	-	-	84,3	137,8
Реконструкция аэропортового комплекса "Зональное" (Сахалинская область) - всего	684	-	-	-	38,1	645,9	-
в том числе:							
федеральный бюджет	416,7	-	-	-	29	387,7	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	76	-	-	-	2,5	73,5	-
внебюджетные источники	191,3	-	-	-	6,6	184,7	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Лаврентий" (село Лаврентия, Чукотский автономный округ) - всего	544,1	-	-	-	-	122	422,1
в том числе:							
федеральный бюджет	295,7	-	-	-	-	20,3	275,4
бюджеты субъектов Российской Федерации	67,2	-	-	-	-	34,3	32,9
внебюджетные источники	181,2	-	-	-	-	67,4	113,8
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Оха, Сахалинская область) - всего	872,1	-	-	-	52,6	819,5	-
в том числе:							
федеральный бюджет	520	-	-	-	36	484	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	93,7	-	-	-	4,5	89,2	-
внебюджетные источники	258,4	-	-	-	12,1	246,3	-

Реконструкция аэропортового комплекса "Бухта Провидения" (Чукотский автономный округ) - всего	572,2	-	-	27,6	225,6	319	-
в том числе:							
федеральный бюджет	343,3	-	-	-	24,3	319	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	62,8	-	-	10	52,8	-	-
внебюджетные источники	166,1	-	-	17,6	148,5	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Марково, Чукотский автономный округ) - всего	729,7	-	-	96,4	225,4	407,9	-
в том числе:							
федеральный бюджет	437,7	-	-	-	29,8	407,9	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	81,3	-	-	12,6	68,7	-	-
внебюджетные источники	210,7	-	-	83,8	126,9	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Чертовицкое" (г. Воронеж) - всего	1415,1	-	-	-	162,3	245	1007,8
в том числе:							
федеральный бюджет	1072,2	-	-	-	139,2	120,3	812,7
бюджеты субъектов Российской Федерации	227,3	-	-	-	12,6	103,1	111,6
внебюджетные источники	115,6	-	-	-	10,5	21,6	83,5
Реконструкция покрытий взлетно-посадочной полосы с заменой светосигнального оборудования в	495	495	-	-	-	-	-

международном аэропорту Воронеж,
Воронежская область - всего

в том числе:

Федеральный бюджет	495	495	-	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Амдерма, Ненецкий автономный округ) - всего	1070,8	-	45,4	237	788,4	-	-

в том числе:

Федеральный бюджет	665,6	-	45,4	120,2	500	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	119,1	-	-	42,8	76,3	-	-
внебюджетные источники	286,1	-	-	74	212,1	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Бегишево" (г. Нижнекамск, Республика Татарстан) - всего	1571,6	181,6	610,1	479,9	300	-	-

в том числе:

Федеральный бюджет	1139,4	-	359,5	479,9	300	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	152	31,6	120,4	-	-	-	-
внебюджетные источники	280,2	150	130,2	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Брянск) - всего	1033,3	-	-	87,1	367,7	578,5	-

в том числе:								
федеральный бюджет	620,9	-	-	-	42,4	578,5	-	
бюджеты субъектов Российской Федерации	112,9	-	-	51,3	61,6	-	-	
внебюджетные источники	299,5	-	-	35,8	263,7	-	-	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Воркута, Республика Коми) - всего	1198,9	-	-	-	72,2	820,4	306,3	
в том числе:								
федеральный бюджет	715,7	-	-	-	49,4	666,3	-	
бюджеты субъектов Российской Федерации	127,9	-	-	-	6,2	95,6	26,1	
внебюджетные источники	355,3	-	-	-	16,6	58,5	280,2	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Енисейск, Красноярский край) - всего	1170,3	-	-	-	-	269,1	901,2	
в том числе								
федеральный бюджет	635,9	-	-	-	-	43,8	592,1	
бюджеты субъектов Российской Федерации	144,7	-	-	-	-	75,6	69,1	
внебюджетные источники	389,7	-	-	-	-	149,7	240	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ижевск) - всего	1879,9	-	-	-	232,4	607,6	1039,9	
в том числе:								
федеральный бюджет	1076,6	-	-	-	102,6	353,1	620,9	

бюджеты субъектов Российской Федерации	230,2	-	-	-	46,3	85,9	98
внебюджетные источники	573,1	-	-	-	83,5	168,6	321
Реконструкция аэропортового комплекса "Грабцево" (г. Калуга) - всего	1727,7	-	-	-	79,9	1092,4	555,4
в том числе							
федеральный бюджет	908,5	-	-	-	79,9	828,6	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	247,3	-	-	-	-	75,8	171,5
внебюджетные источники	571,9	-	-	-	-	188	383,9
Разработка проектной документации по реконструкции аэропортового комплекса "Победилово" (г. Киров) - всего	353,5	-	-	-	-	-	353,5
в том числе:							
федеральный бюджет	55,7	-	-	-	-	-	55,7
бюджеты субъектов Российской Федерации	92,1	-	-	-	-	-	92,1
внебюджетные источники	205,7	-	-	-	-	-	205,7
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Когалым, Тюменская область) - всего	1947,9	-	-	-	-	200,6	1747,3
в том числе:							
федеральный бюджет	1317,8	-	-	-	-	90,9	1226,9
бюджеты субъектов Российской Федерации	237,6	-	-	-	-	11,1	226,5

внебюджетные источники	392,5	-	-	-	-	98,6	293,9
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Хурба" (г. Комсомольск-на-Амуре, Хабаровский край) - всего	2231,6	-	-	94,8	258,5	1434,4	443,9
в том числе:							
федеральный бюджет	1377,7	-	-	94,8	104,2	1178,7	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	222,5	-	-	-	56,8	81,7	84
внебюджетные источники	631,4	-	-	-	97,5	174	359,9
Реконструкция аэропортового комплекса "Восточный" (г. Курск) - всего	923,9	-	-	89,9	834	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	647,2	-	-	45,7	601,5	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	77,1	-	-	13,7	63,4	-	-
внебюджетные источники	199,6	-	-	30,5	169,1	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Маган, Республика Саха (Якутия)) - всего	1319,1	155,2	222,6	-	-	297,3	644
в том числе:							
федеральный бюджет	941,3	-	-	-	-	297,3	644
бюджеты субъектов Российской Федерации	140,2	37,6	102,6	-	-	-	-
внебюджетные источники	237,6	117,6	120	-	-	-	-

Реконструкция аэропортового комплекса "Быково" (Московская область) - всего	754,6	-	-	-	-	43,6	711
в том числе:							
Федеральный бюджет	516,4	-	-	-	-	36,4	480
бюджеты субъектов Российской Федерации	67,8	-	-	-	-	2,9	64,9
внебюджетные источники	170,4	-	-	-	-	4,3	166,1
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Нефтеюганск, Тюменская область) - всего	954,9	-	-	-	67,7	887,2	-
в том числе:							
Федеральный бюджет	701,5	-	-	-	49,7	651,8	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	72,1	-	-	-	12	60,1	-
внебюджетные источники	181,3	-	-	-	6	175,3	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ноябрьск, Тюменская область) - всего	684,3	-	-	-	100,5	583,8	-
в том числе:							
Федеральный бюджет	498,4	-	-	-	35,6	462,8	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	52,8	-	-	-	12,6	40,2	-
внебюджетные источники	133,1	-	-	-	52,3	80,8	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Орск, Оренбургская область) - всего	1616,3	-	-	48,4	358,1	606,4	603,4

в том числе:								
федеральный бюджет	986,9	-	-	-	97,1	286,4	603,4	
бюджеты субъектов Российской Федерации	170,1	-	-	19,9	72,4	77,8	-	
внебюджетные источники	459,3	-	-	28,5	188,6	242,2	-	
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Бесовец" (г. Петрозаводск, Республика Карелия) - всего	1092,3	116,6	190,9	-	50	734,8	-	
в том числе:								
федеральный бюджет	784,8	-	-	-	50	734,8	-	
бюджеты субъектов Российской Федерации	108,7	18,3	90,4	-	-	-	-	
внебюджетные источники	198,8	98,3	100,5	-	-	-	-	
Реконструкция инженерных сооружений аэропортового комплекса "Кресты" (г. Псков) - всего	1371,3	-	-	76,8	377,3	917,2	-	
в том числе:								
федеральный бюджет	816	-	-	-	90	726	-	
бюджеты субъектов Российской Федерации	139,1	-	-	20	85,2	33,9	-	
внебюджетные источники	416,2	-	-	56,8	202,1	157,3	-	
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Саранск) - всего	1431,4	20	96,2	295,1	294,3	507,8	218	
в том числе:								

федеральный бюджет	815,9	20	96,2	255,2	201,7	242,8	-
из них:							
I этап реконструкции. Расширение мест стоянок воздушных судов	116,2	20	96,2	-	-	-	-
II этап реконструкции	699,7	-	-	255,2	201,7	242,8	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	163,4	-	-	18,7	39,9	64,9	39,9
внебюджетные источники	452,1	-	-	21,2	52,7	200,1	178,1
Реконструкция аэропортового комплекса "Донское" (г. Тамбов) - всего	1840,4	-	42,8	219	975,6	603	-
в том числе:							
федеральный бюджет	1291,6	-	-	90,8	597,8	603	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	164,8	-	6,7	43,3	114,8	-	-
внебюджетные источники	384	-	36,1	84,9	263	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усинск, Республика Коми) - всего	1329	-	-	136,5	518,2	674,3	-
в том числе:							
федеральный бюджет	829	-	-	86	335,1	407,9	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	125,4	-	-	19,9	51,7	53,8	-
внебюджетные источники	374,6	-	-	30,6	131,4	212,6	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ухта, Республика Коми) - всего	1555,9	30,3	92,3	461,7	971,6	-	-

в том числе:								
федеральный бюджет	1137,7	-	51,8	273,9	812	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	117,4	6,5	10,3	57,1	43,5	-	-	-
внебюджетные источники	300,8	23,8	30,2	130,7	116,1	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ханты-Мансийск, Тюменская область) - всего	1017,4	-	68	628,9	320,5	-	-	-
в том числе:								
федеральный бюджет	746,2	-	52,1	478,2	215,9	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	77	-	6,7	42,4	27,9	-	-	-
внебюджетные источники	194,2	-	9,2	108,3	76,7	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ямбург, Ямало-Ненецкий автономный округ) - всего	1326,5	-	20,7	167,1	684,9	453,8	-	-
в том числе:								
федеральный бюджет	969	-	-	67,9	447,3	453,8	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	103,6	-	8,7	26	68,9	-	-	-
внебюджетные источники	253,9	-	12	73,2	168,7	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Усть-Нера, Республика Саха (Якутия)) - всего	1018,7	-	15,9	221,7	569,1	212	-	-
в том числе:								

федеральный бюджет	745,5	-	-	52,1	481,4	212	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	74	-	6,7	41,2	26,1	-	-
внебюджетные источники	199,2	-	9,2	128,4	61,6	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Жиганск, Республика Саха (Якутия)) - всего	1233,1	-	19,3	223,8	618,9	371,1	-
в том числе:							
федеральный бюджет	902,4	-	-	63,1	468,2	371,1	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	93,2	-	8,1	41,8	43,3	-	-
внебюджетные источники	237,5	-	11,2	118,9	107,4	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса (г. Великий Устюг, Вологодская область) - всего	864,4	92,3	492,4	279,7	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	628,1	-	348,4	279,7	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	83,5	16,6	66,9	-	-	-	-
внебюджетные источники	152,8	75,7	77,1	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Полярный" (пос. Удачный, Республика Саха (Якутия)) - всего	1000	-	-	70	460	470	-
в том числе:							
федеральный бюджет	1000	-	-	70	460	470	-

бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-
Расширение аэропорта в г. Николаевске-на-Амуре Хабаровского края - всего	200	200	-	-	-	-	-	-
в том числе:								
федеральный бюджет	200	200	-	-	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-	-

3. Цель "Повышение конкурентоспособности транспортной системы
России и реализация транзитного потенциала страны"

Всего	918157,6	94535,8	118045,4	144456,3	171297,5	192881,8	196940,8
-------	----------	---------	----------	----------	----------	----------	----------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	81989,4	5987,9	9464,6	12642,5	18283,7	23064,2	12546,5
--------------------	---------	--------	--------	---------	---------	---------	---------

бюджеты субъектов Российской Федерации	4509,9	299,4	350	952,4	1161	1161,4	585,7
---	--------	-------	-----	-------	------	--------	-------

внебюджетные источники	831658,3	88248,5	108230,8	130861,4	151852,8	168656,2	183808,6
------------------------	----------	---------	----------	----------	----------	----------	----------

Задача "Обеспечение развития сети крупных международных узловых аэропортов"

Всего	206371,3	19225,3	24134,9	32000,1	43205,2	52293,1	35512,7
-------	----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:

федеральный бюджет	81989,4	5987,9	9464,6	12642,5	18283,7	23064,2	12546,5
--------------------	---------	--------	--------	---------	---------	---------	---------

бюджеты субъектов Российской Федерации	4509,9	299,4	350	952,4	1161	1161,4	585,7
внебюджетные источники	119872	12938	14320,3	18405,2	23760,5	28067,5	22380,5
Реконструкция взлетно-посадочной полосы N 1, рулежных дорожек и мест стоянки самолетов в аэропорту Домодедово - всего	36839,5	2330,1	3135,6	4364,4	8664,6	9671,3	8673,5

(в ред. [Постановления](#) Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)

в том числе:							
федеральный бюджет	13600	1073,6	1699	1568,8	2968,8	3404,2	2885,6
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	23239,5	1256,5	1436,6	2795,6	5695,8	6267,1	5787,9
Реконструкция и развитие аэропорта Домодедово. Объекты федеральной собственности (первая и вторая очереди строительства) - всего	100	100	-	-	-	-	-
в том числе:							
федеральный бюджет	100	100	-	-	-	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	-	-	-	-	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Кольцово" (г. Екатеринбург, Свердловская область) - всего	21377	4862	6376,5	8341,8	1126,7	670	-
в том числе:							

федеральный бюджет	5095	-	1509,5	1788,8	1126,7	670	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	869	157	160	552	-	-	-
внебюджетные источники	15413	4705	4707	6001	-	-	-
Реконструкция аэропортового комплекса "Толмачево" (г. Новосибирск) - всего	16815,7	-	-	517,2	2211,9	5555,3	8531,3
в том числе:							
федеральный бюджет	6789,7	-	-	302	808,1	2663,1	3016,5
бюджеты субъектов Российской Федерации	405,8	-	-	17,5	56,6	156,4	175,3
внебюджетные источники	9620,2	-	-	197,7	1347,2	2735,8	5339,5
Реконструкция и модернизация международного аэропорта Курумоч (г. Самара) - всего	16110,8	1982	2613,4	4563,2	6952,2	-	-
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							
в том числе:							
федеральный бюджет	7500	508	1106,3	2304,4	3581,3	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	586,8	20	32,6	207	327,2	-	-
внебюджетные источники	8024	1454	1474,5	2051,8	3043,7	-	-
Строительство аэропортового комплекса "Южный" (г. Ростов-на-Дону) - всего	24991,4	-	1236	2088,1	5151,7	8799,8	7715,8
в том числе:							
федеральный бюджет	9300,9	-	150	550	1865,6	4014,8	2720,5
бюджеты субъектов	761,3	-	20,7	22,2	119,9	325,7	272,8

Российской Федерации								
внебюджетные источники	14929,2	-	1065,3	1515,9	3166,2	4459,3	4722,5	
Реконструкция аэропортового комплекса "Новый" (г. Хабаровск) - всего	15751,5	-	409,3	585,1	4444,6	4790,7	5521,8	
в том числе:								
федеральный бюджет	6871,2	-	196	260	2020	2148,9	2246,3	
бюджеты субъектов Российской Федерации	405,9	-	10,8	21,6	100	135,9	137,6	
внебюджетные источники	8474,4	-	202,5	303,5	2324,6	2505,9	3137,9	
Строительство объектов аэропортового комплекса "Храброво" (г. Калининград) - всего	11267,8	-	-	-	1824,7	4372,8	5070,3	
в том числе:								
федеральный бюджет	3825,6	-	-	-	300	1848	1677,6	
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-	
внебюджетные источники	7442,2	-	-	-	1524,7	2524,8	3392,7	
Развитие международного аэропорта Шереметьево, 1-я очередь реконструкции (2006 - 2009 годы) - всего	18700,8	4223,8	5802,4	6534,9	2139,7	-	-	
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)								
в том числе:								
федеральный бюджет	9574,6	1215,3	2793,1	3426,5	2139,7	-	-	
из них:								
этап 4.2	1880	680	1200	-	-	-	-	

этап 4.3	2344	320	1593,1	430,9	-	-	-
этап 4.4	5350,6	215,3	-	2995,6	2139,7	-	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	9126,2	3008,5	3009,3	3108,4	-	-	-
2-я очередь реконструкции аэропорта Шереметьево	16429	-	-	-	4824,5	11604,5	-
в том числе:							
Федеральный бюджет	7758,3	-	-	-	1080,2	6678,1	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники	8670,7	-	-	-	3744,3	4926,4	-
Реконструкция и развитие аэропорта Внуково. Аэродром, средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением - всего	27987,8	5727,4	4561,7	5005,4	5864,6	6828,7	-
в том числе:							
Федеральный бюджет	11574,1	3091	2010,7	2442	2393,3	1637,1	-
бюджеты субъектов Российской Федерации	1481,1	122,4	125,9	132,1	557,3	543,4	-
внебюджетные источники	14932,6	2514	2425,1	2431,3	2914	4648,2	-
Задача "Обновление парка воздушных судов авиаперевозчиков Российской Федерации"							
Всего (внебюджетные источники)	711786,3	75310,5	93910,5	112456,2	128092,3	140588,7	161428,1

4. Цель "Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы"

Всего (федеральный бюджет)	39446,4	3393,7	5846,6	6331,9	7363,7	8187,1	8323,4
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							

Задача "Обеспечение защиты авиатранспортной системы от актов незаконного вмешательства в ее деятельность"

Всего (федеральный бюджет)	2010,7	81	216,1	257,4	375	385,3	695,9
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							

Задача "Обеспечение развития учебных заведений и центров подготовки персонала гражданской авиации"

Всего (федеральный бюджет)	34792,6	3312,7	5106	5511,5	6053,3	7420,4	7388,7
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							

Приобретение воздушных судов для учебных заведений - федеральный бюджет	12000	862	1420	1750	2150	2618	3200
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							

Поставки тренажеров - федеральный бюджет	21492,6	2220,7	3051	3326,5	3903,3	4802,4	4188,7
(в ред. Постановления Правительства РФ от 21.12.2010 N 1076)							

Реконструкция аэродромов учебных заведений гражданской авиации - федеральный бюджет - всего	1300	230	635	435	-	-	-
---	------	-----	-----	-----	---	---	---

в том числе:

реконструкция аэродрома (г. Бугуруслан, Оренбургская область) (федеральный бюджет)	440	30	200	210	-	-	-
--	-----	----	-----	-----	---	---	---

реконструкция аэродрома (г. Красный Кут, Саратовская область) (федеральный бюджет)	410	-	185	225	-	-	-
--	-----	---	-----	-----	---	---	---

реконструкция аэродрома Сасово, Рязанская область (федеральный бюджет)	450	200	250	-	-	-	-
--	-----	-----	-----	---	---	---	---

Задача "Обеспечение развития медицинского центра гражданской авиации (ЦКБ ГА) "

Всего (федеральный бюджет)	1176,7	-	171,1	183,8	201,6	381,4	238,8
----------------------------	--------	---	-------	-------	-------	-------	-------

Задача "Развитие технического обеспечения государственного контроля и надзора в сфере транспорта"

Всего (федеральный бюджет)	1466,4	-	353,4	379,2	733,8	-	-
----------------------------	--------	---	-------	-------	-------	---	---

Приобретение патрульных вертолетов для государственного надзора в сфере транспорта (федеральный бюджет)	1466,4	-	353,4	379,2	733,8	-	-
---	--------	---	-------	-------	-------	---	---

III. Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

Всего	1244	50	194	203,5	212	352,5	232
-------	------	----	-----	-------	-----	-------	-----

в том числе:

федеральный бюджет	871	-	137,5	142,5	147,5	284,5	159
--------------------	-----	---	-------	-------	-------	-------	-----

внебюджетные источники	373	50	56,5	61	64,5	68	73
------------------------	-----	----	------	----	------	----	----

Исследование и разработка рекомендаций, направленных на улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на воздушном транспорте в целях эффективной реализации программных мероприятий (федеральный бюджет)	60	-	8,5	9,5	10,5	18,5	13
---	----	---	-----	-----	------	------	----

Научное обеспечение программных мероприятий - всего	1184	50	185,5	194	201,5	334	219
---	------	----	-------	-----	-------	-----	-----

в том числе:

федеральный бюджет	811	-	129	133	137	266	146
--------------------	-----	---	-----	-----	-----	-----	-----

внебюджетные источники	373	50	56,5	61	64,5	68	73
------------------------	-----	----	------	----	------	----	----

Прогнозирование развития воздушного транспорта и исследование рынка	226,5	26	34	37,5	39	47	43
---	-------	----	----	------	----	----	----

авиатранспортных услуг - всего

в том числе:

федеральный бюджет	40,5	-	6	6,5	7	13	8
внебюджетные источники	186	26	28	31	32	34	35
Совершенствование методологии и научное сопровождение обоснования долгосрочного развития парка воздушных судов и наземной инфраструктуры воздушного транспорта, выбор приоритетных направлений развития и определение их эффективности (федеральный бюджет)	566	-	90,5	93	95,5	186	101
Научное обеспечение разработки и внедрение новых технологий и оборудования в сфере развития наземных аэропортовых и аэродромных комплексов - всего	313	22	49,5	51	53,5	78	59
в том числе:							
федеральный бюджет	146	-	23,5	24	24,5	48	26
внебюджетные источники	167	22	26	27	29	30	33
Научное обеспечение разработки и внедрение новых технологий и оборудования в сфере обеспечения авиационной безопасности на воздушном транспорте - всего	78,5	2	11,5	12,5	13,5	23	16
в том числе:							
федеральный бюджет	58,5	-	9	9,5	10	19	11
внебюджетные источники	20	2	2,5	3	3,5	4	5

IV. Расходы на прочие нужды

Всего (федеральный бюджет)	750	-	110	120	130	240	150
----------------------------	-----	---	-----	-----	-----	-----	-----

-

РАСЧЕТ
ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДПРОГРАММЫ
"ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ"

(млрд. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2010 - 2040 годы - всего	В том числе						
		2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2040 годы
Общественная эффективность								
Доход	12427,5	-	24,5	55,4	93,3	138,4	190,8	11925,1
Расход	1248,5	136,2	164,8	195,4	224,2	252,8	275,1	-
Чистый доход	11179	-136,2	-140,3	-140	-130,9	-114,4	-84,3	11925,1
Чистый дисконтированный доход	848,1	-136,2	-124,1	-109,7	-90,7	-70,2	-45,8	1424,8
Коммерческая эффективность								
Доходы	10033,1	-	19,8	44,7	75,4	111,7	154,1	9627,4
Расходы	1209,6	131,9	159,6	189,5	217,1	245,2	266,3	-
Чистый доход	8823,5	-131,9	-139,8	-144,8	-141,7	-133,5	-112,2	9627,4
Чистый дисконтированный доход	540,3	-131,9	-123,7	-113,4	-98,2	-81,9	-60,9	1150,3
Бюджетная эффективность								
Доход	3990,3	36,1	52,3	71,1	91,7	114,6	138,2	3486,3
Расход	321,3	36,5	45,4	52,3	54,9	63,2	69	-
Чистый доход	3669	-0,4	6,9	18,8	36,8	51,4	69,2	3486,3
Чистый дисконтированный доход	563	-0,4	6,1	14,7	25,6	31,5	37,5	448