

# О транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года

О.В. ЕВСЕЕВ, директор ФГУП «Научный центр по комплексным транспортным проблемам» Минтранса России



**Проект Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года разработан в соответствии с перечнем поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации от 13 ноября 2007 года № ПР-2134ГС (пункт 1а).**

**Т**ранспортная стратегия направлена на реализацию интенсивного, инновационного социально-ориентированного пути развития страны, обеспечивающего повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения.

Учитывая принципиальную важность этого документа, к разработке Стратегии были привлечены основные отраслевые научные организации по всем видам транспорта и комплексным транспортным проблемам, а также специалисты по стратегическому анализу и прогнозированию.

В основу Стратегии положен широкий спектр документов и инициатив развития отраслей экономики и транспорта в нашей стране и за рубежом. Стратегия разработана в соответствии с «Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации» и «Основными параметрами прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020–2030 годов».

Важной особенностью документа является его преемственность по отношению к Транспортной стратегии на период до 2020 года и к результатам реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России» на период 2010–2015 годов, а также другим ранее принятым стратегическим документам.

Транспортная стратегия Российской Федерации в долгосрочной перспективе призвана решить те системные проблемы, которые существуют сегодня в области развития транспорта и транспортной инфраструктуры.

В соответствии с концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации и основными параметрами прогноза

развития на период до 2020–2030 годов в Транспортной стратегии рассмотрены инерционный, энерго-сырьевой и инновационный сценарии развития. В качестве основы Стратегии выбран инновационный сценарий. В рамках этого сценария возрастают требования к качеству транспортного обслуживания и повышению эффективности взаимодействия всех участников транспортного рынка.

При этом существенный импульс получит развитие пассажирского транспорта общего пользования, скоростные и высокоскоростные перевозки, городской и пригородный транспорт.

Выбору в пользу инновационного сценария во многом способствовал анализ мировых тенденций в развитии национальных транспортных систем. В условиях возрастания конкуренции сегодня ни одна страна в мире не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Для российской транспортной системы необходимо стимулирование поэтапного повышения качества транспортных услуг, интеграции технологий транспортного обслуживания, повышения конкурентоспособности перевозчиков и операторов транспортных узлов. Только после этого мы можем ожидать оптимизации ценовой доступности транспортных услуг. В качестве ограничений должны выступать заданные уровни безопасности и экологичности транспорта.

Для достижения этих ориентиров на новом этапе развития Транспортная стратегия должна определять активную позицию государства по снижению совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышению конкурентоспособности отечественной транспортной системы и качества

транспортных услуг, усилению инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли.

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

Миссия государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий (подчеркиваю, в отличие от предыдущей Стратегии) для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

## Стратегическая цель развития транспортной системы

Стратегическая цель развития транспортной системы состоит в удовлетворении потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами. Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимо формирование в стране конкурентного рынка транспортных услуг:

- Развитие его нормативно-правовой базы.
- Формирование высокопроизводительной товаро-транспортной инфраструктуры.
- Достижение передового уровня техники и технологий.
- Развитие методов государственного регулирования рынка.
- Создание эффективной системы контроля и надзора.

Важнейшее значение имеет совершенствование системы обеспечения транспортной отрасли трудовыми ресурсами, повышение управляемости и контролируемости развития транспорта.

В соответствии с этими направлениями развития сформирована систем-



Реализация транспортной стратегии в федеральных округах.

ная структура ключевых приоритетов транспортной стратегии, целей, индикаторов, задач и механизмов ее реализации.

По-новому сформулированы главные целевые ориентиры Стратегии. Если в предыдущей стратегии они были направлены на решение задач восстановления, модернизации и развития транспортного комплекса, то в настоящей стратегии на первое место поставлены общесоциальные и общеэкономические стратегические целевые ориентиры и только вслед за этим общетранспортные и по видам транспортной деятельности.

### Цели развития транспортной системы России на период до 2030 г.

**Цель 1.** «Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры» предполагает объединение в единую сбалансированную систему не только самих транспортных коммуникаций, но и интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, единых стандартов технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующих их взаимодействие, единых стандартов технической совместимости различных видов транспорта и транспортных средств, а также единой информационной среды технологического

взаимодействия различных видов транспорта.

**Цель 2.** «Обеспечение доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг по критериям качества для грузовладельцев на уровне потребностей инновационного развития экономики страны» впервые делает акцент на критериях качества транспортных услуг, что отсутствовало в предыдущих стратегических документах.

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

**Цель 4.** «Интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны» обеспечит расширение доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиление роли России в формировании международной транспортной политики и превращение экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

**Цель 5.** «Повышение уровня безопасности транспортной системы» предполагает достижение уровня безопасности, соответствующего международным и национальным требованиям.

**Цель 6.** «Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду» будет способствовать достижению международных экологических стандартов.

Для каждой цели стратегии сформулированы индикаторы ее достижения.

Сформулированы задачи, обеспечивающие достижение целевых индикаторов.

Для формирования значений целевых индикаторов и оценок ресурсного обеспечения Стратегии был сформирован прогноз объемов перевозок грузов и грузооборота, а также прогноз объемов перевозок пассажиров и пассажирооборота.

По задачам Стратегии сформированы перечни мероприятий, обеспечивающие достижение прогнозных объемов перевозок грузов и пассажиров. Отсюда выведены оценки объемов работ по мероприятиям и значения соответствующих показателей и индикаторов. Их динамика изменения определяет этапы реализации Стратегии.

**Первый этап (до 2015 года)** — это завершение модернизации транспортной системы и переход к развитию по ключевым направлениям в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России».

**Второй этап (2016–2030 годы)** — интенсивное инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям для обеспечения инновационного социально-ориентированного развития страны.

Реализация этапов Стратегии в федеральных округах и регионах России имеет свою специфику в зависимости от конкретных условий социально-экономического развития регионов.

В Центральном федеральном округе приоритетами являются создание и развитие скоростных перевозок пасса-

жиров и грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, комплексное развитие Московского транспортного узла и максимальный вынос грузовой работы за его пределы с созданием необходимой инфраструктуры, в том числе логистической, в Московской области и сопредельных регионах, повышение пропускной способности автомобильных дорог федерального и регионального значения, комплексное развитие Московского авиаузла с созданием на его базе хаба с системой скоростных автодорог и железнодорожных линий, связывающих аэропорты между собой и с центральной частью города, развитие аэропортов местного значения для осуществления внутрирегиональных авиаперевозок и как запасных для Московского узла, создание транспортно-логистической системы для обслуживания агропромышленного комплекса, прежде всего в Центрально-Черноземном районе, развитие перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом.

В период до 2015 года предусматривается:

- проектирование высокоскоростной железнодорожной линии Москва — Санкт-Петербург, формирование скоростной пассажирской линии «Центр — Юг», организация скоростного движения на линии Москва — Нижний Новгород;

- строительство скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург, Центральной кольцевой автомобильной дороги в Московской области;

- развитие аэропортов Московского авиационного узла и в административных центрах регионов округа;

- реконструкция канала им. Москвы, Москворецкой и Окской шлюзованных систем.

В период 2016—2030 годов в Центральном федеральном округе предусматривается:

- строительство глубокого железнодорожного обхода Московского транспортного узла, организация скоростного движения на направлениях от Москвы до Минска, Курска, Брянска, Ярославля, Саратова;

- завершение строительства скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург, строительство скоростной автомагистрали Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск, реконструкция участков дорог федерального значения;

- дальнейшее развитие аэропортов Московского узла, развитие аэропортов регионального значения;

- модернизация речных грузовых и пассажирских портов.

Приоритетами развития транспорта в южных районах Сибирского федерального округа являются: дальнейшее развитие железнодорожных и автодорожных коммуникаций в полосе евразийского транспортного направления «Восток — Запад», включая Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, строительство новых железнодорожных линий к близлежащим месторождениям полезных ископаемых, строительство новых автомобильных дорог к населенным пунктам, реконструкция автодорог на подходах к государственной границе в южной части региона для обеспечения прямых выходов на Китай, ускоренное развитие транспортно-логистических центров, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок в связи с повышением мобильности населения и развитием рекреационного потенциала регионов, создание на базе крупнейших аэропортов Новосибирска и Красноярска хабов для перевозок по международным и внутренним воздушным линиям, строительство метрополитена в Омске и Красноярске.

В северных районах Сибири приоритетами является строительство и развитие меридиональных и широтных опорных железнодорожных и автодорожных направлений, а также развитие коммуникаций Северного морского пути. Для прибрежных и островных арктических районов Сибири морской транспорт останется альтернативным видом транспорта. Наряду с аэропортами крупных промышленных центров предусматривается развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок в Таймырском и Эвенкийском автономных округах, республиках Бурятия и Тыва, Красноярском крае, Томской и Иркутской областях.

В период до 2015 года предусматривается:

- строительство обхода Читинского железнодорожного узла, строительство второго мостового перехода через реку Обь на участке Рямы — Камень-на-Оби, реконструкция тоннелей на участке Саянская — Кошурниково и на Транссибе, электрификация участков Улан-Удэ — Наушки, Борзя — Забайкальск, Карасук — Татарская — Называевская — Коновалово, строительство ряда новых грузообразующих, социально-значимых и технологических линий, начало строительства Северо-Сибирской магистрали;

- строительство и реконструкция участков федеральных автомобильных дорог;

- развитие аэропортов Новосибирска, Красноярска, Омска и других;

- поддержание существующих габаритов судового хода на эксплуатируемых участках рек Обь-Иртышского и Енисейского бассейнов, в верховьях Лены, реконструкция судоподъемника Красноярской ГЭС.

В период 2016—2030 годов в Сибирском федеральном округе предусматривается:

- строительство железнодорожных обходов Омского, Иркутского и Новосибирского узлов, модернизация участка Улан-Удэ — Наушки, организация скоростного движения на линиях от Новосибирска до Омска, Томска, Кемерово, Барнаула и Новокузнецка, создание Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, строительство новых грузообразующих и технологических линий;

- реконструкция участков дорог федерального значения;

- развитие речных портов.

В Северо-Западном округе приоритетами являются создание и развитие скоростных перевозок пассажиров и грузов железнодорожным и автомобильным транспортом, развитие морских портов Северного и Балтийского бассейнов и подходов к ним, устойчивое функционирование транспортных связей Калининградской области с другими регионами России. Развитие транспорта в Республике Коми и Ненецком автономном округе будет ориентировано на обеспечение освоения месторождений полезных ископаемых и повышения доступности транспортных услуг для населения удаленных и труднодоступных районов. Эти два региона, а также Мурманская и Архангельская области, имеют наибольшую потребность в развитии региональных авиаперевозок. Развитие внутреннего водного транспорта будет направлено на использование водных путей, главным образом Волго-Балтийского водного пути. Предполагается также комплексное развитие наиболее крупных транспортных узлов округа, включая транспортно-логистическую составляющую.

В Южном федеральном округе приоритетами развития транспорта являются создание скоростных железнодорожных и автодорожных направлений, повышение пропускной способности сетей всех видов транспорта, строительство новых железных

**Общий объем капитальных вложений**  
в млрд. руб. в ценах соответствующих лет

Виды и вид транспорта	Итого	в т.ч. за счет:		
		госбюджета	бюджета субъектов Российской Федерации	внебюджетных средств*
Итого	170581	14295	30473	121813
в том числе:				
Федеральный бюджет*	39127	4173	7477	26477
Бюджеты субъектов Российской Федерации*	23907	2784	4042	16081
внебюджетные средства**	107547	6738	18554	78255

\* Включая средства на развитие объектов в сфере транспорта.  
\*\* Включая средства на развитие объектов в сфере транспорта.

**Ресурсное обеспечение реализации транспортной стратегии.**

и автомобильных дорог, воднотранспортных межбассейновых соединений, комплексное развитие крупнейшего Новороссийского транспортного узла и формирующейся агломерации Ростов-на-Дону — Аксай — Батайск — Новочеркасск, развитие транспортной системы регионов округа, особенно Чеченской республики и других республик Северного Кавказа, создание на территории округа транспортно-логистической инфраструктуры, увеличение мощностей всех морских портов. На воздушном транспорте предусматривается развитие аэропорта-хаба в Ростове-на-Дону, крупных аэропортов в центрах субъектов Российской Федерации, местных и курортных аэропортов. В период до 2015 года одним из главных приоритетов является подготовка к проведению в 2014 году в городе Сочи XXII зимних Олимпийских и Паралимпийских игр 2016 года.

В Приволжском федеральном округе приоритетами развития транспорта являются создание скоростных железнодорожных направлений, повышение пропускной способности основных магистральных направлений транспортной сети, включая железнодорожную инфраструктуру, автомобильные дороги федерального и регионального значения, внутренние водные пути, создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, развитие авиатранспортной инфраструктуры с формированием хабов международных и внутренних магистральных перевозок на базе аэропортов Самары и Уфы, строительство метрополитена в Уфе.

В Уральском федеральном округе к приоритетам относятся строительство новых грузообразующих и технологических железнодорожных линий, главным образом, в рамках реализации проекта «Урал промышленный — Урал по-

лярный» и на севере Ямало-Ненецкого автономного округа, создание скоростного железнодорожного соединения Екатеринбург — Челябинск, увеличение пропускной способности магистральной сети железных и автомобильных дорог, развитие транспортных коммуникаций в направлении Казахстана и Китая, создание современной системы логистического обслуживания, формирование хаба на базе аэропорта «Кольцово» и развитие инфраструктуры региональных авиаперевозок в Тюменской области, Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах.

Приоритетами развития транспорта в Дальневосточном федеральном округе являются: завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети — усиление Транссиба, завершение строительства БАМ и АЯМ и соединительных линий, строительство новых железнодорожных линий, продолжение формирования опорной магистральной сети автомобильных дорог, развитие перегрузочных мощностей базовых материковых портов и портов на о. Сахалин, развитие международных пограничных переходов, систем транспортно-логистического обслуживания, интенсивное развитие сети аэропортов, прежде всего инфраструктуры для обеспечения региональных авиаперевозок в Республике Саха (Якутия), Чукотском автономном округе, Камчатском и Хабаровском краях, Магаданской и Сахалинской областях.

В составе комплексных проектов до 2015 года предусматривается развитие крупных транспортных узлов — Мурманского, Новороссийского, Таманского, Находкинского, Екатеринбургского, а также объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

В период 2016–2030 годов предусматривается развитие транспортных

узлов Северо-Запада, Юга России, Сибири, Дальнего Востока, Поволжского и Уральского макрорегионов, городов востока страны с самым значительным объемом накопленного инновационного потенциала — Томска, Новосибирска, Красноярска, Иркутска.

Комплексные проекты развития высокоэффективных транспортных технологий должны обеспечить рост качества транспортных услуг, сделать транспортные узлы управляющими элементами системы товародвижения.

Необходимо экспериментально отработать эти технологии, а также методики, стандарты, законодательно-правовую базу и методы госрегулирования, которые позволят тиражировать транспортные инновации на всей территории страны.

Для этого надо провести ряд научно-исследовательских работ, создать на федеральном уровне инновационно-внедренческий центр, а в регионах его филиалы — региональные инновационно-внедренческие центры для отработки пилотных проектов и внедрения высокоэффективных транспортных технологий.

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

Общий объем капитальных вложений рассчитан в ценах соответствующих лет с учетом НДС и составляет 170,6 трлн рублей. Из них около 60% составляют внебюджетные средства.

Доля суммарных капитальных вложений на реализацию Стратегии по отношению к суммарному ВВП России составляет в среднем 4,0%.

Затраты на научное обеспечение реализации Транспортной стратегии составят за период 2010–2030 гг. 1,2 трлн руб. в ценах соответствующих лет, из них около 60% составляют внебюджетные средства.

С точки зрения общесоциальной значимости в результате реализации стратегии будут достигнуты следующие основные результаты:

- Будет обеспечена доступность и качество транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами, гарантирующими возможность передвижения на всей территории страны.
- Подвижность населения возрастет до 13266 км на 1 человека в год, что в 2,2 раза выше показателя в 2007 г.
- Будет обеспечена постоянная круглогодичная связь с сетью автомо-

бильных дорог для всех перспективных сельских населенных пунктов. Доля населения, не обеспеченного доступом к услугам автотранспорта общего пользования, составит к 2030 году всего 2%.

- Эффективная гибкая государственная тарифная политика обеспечит ценовую доступность транспортных услуг для всех слоев населения в соответствии с социальными стандартами. В том числе коэффициент доступности авиаперевозок увеличится с 1,75 ед. в 2010 году до 5 ед. в 2030 году, а коэффициент авиационной подвижности увеличится по этим периодам с 0,4 до 1,7.

- Существенно снизится аварийность, риски и угрозы безопасности по видам транспорта. Число погибших за год в ДТП в расчете на 100 тыс. человек сократится в 3 раза. Число авиакатастроф на 100 тыс. часов полета на регулярных перевозках снизится с 0,18 до 0,008 в 2030 г. (в США — 0,01).

- Значительно уменьшится доля транспорта в загрязнении окружающей среды. Объем выбросов и сбросов загрязняющих вредных веществ от автотранспортного комплекса сократится на 40%, на железнодорожном транспорте — более чем в 3 раза.

Общэкономические результаты реализации Транспортной стратегии будут состоять в следующем:

- Будет достигнут высокий конкурентный уровень удельных транспортных издержек в цене конечной продукции — снижение на 30% к 2030 году.

- Коммерческая скорость продвижения партий товаров возрастет до 1400 км/сут.

- Срочность, ритмичность доставки товаров достигнет уровня развитых стран и позволит бизнесу снизить складские запасы для гарантированного товарного производства до 3–6 дней.

- Экспорт транспортных услуг возрастет в 7,8 раза к 2030 г. Транзитные перевозки через территорию России увеличатся с 28 млн т до 100 млн т.

- Предоставление бизнесу и населению полного объема необходимых высококачественных транспортных услуг обеспечит запланированные темпы роста ВВП.

- Интеграция со стратегиями и программами развития смежных отраслей — поставщиков ресурсов для развития и функционирования транспорта обеспечит стимулирование интенсивного развития смежных отраслей в экономике страны.

Общетранспортные результаты Стратегии:

- Значительно повысится производительность транспортных систем (в 2–4 раза). Доля времени движения товаров в пути увеличится до 16–20 часов в сутки.

- Повысится фондоотдача инфраструктуры транспорта и увеличится рентабельность.

- Существенно уменьшится энергоёмкость транспорта — на 30%.

- Будут созданы приоритетные конкурентные условия для национальных перевозчиков и простимулировано повышение их конкурентоспособности. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов возрастет с 41% в 2007 г. до 50% в 2030 г., а доля внешнеторговых морских перевозок судами под российским флагом возрастет с 6% до 40%. Доля в суммарном дедейте морского транспортного флота, контролируемого Россией, судов под российским флагом возрастет с 38,5% в 2010 г. до 70% в 2030 г. Доля экспорта в общем объеме авиатранспортных услуг российских авиакомпаний возрастет с 14% до 29% в 2030 г.

- Будут внедрены инновационные товаротранспортные технологии, соответствующие лучшим мировым достижениям, обеспечена оптимизация технологического взаимодействия различных видов транспорта и всех участников транспортного процесса. К 2030 году сроки доставки грузов в мультимодальном сообщении сократятся на 25% по сравнению с 2006 г.

- Развитие конкурентной среды, включая ГЧП, целенаправленное формирование необходимых условий инвестирования обеспечат интенсивный рост инвестиционной привлекательности отрасли. Будет обеспечено развитие транспортной отрасли темпами, опережающими темпы роста национальной экономики.

В итоге транспортная отрасль на рубеже 2030 года станет системообразующей в национальной экономике, растущей опережающими темпами и выйдет на конкурентные позиции по уровню удельных транспортных издержек, безопасности, экологичности и качеству транспортных услуг. Будет достигнут уровень развитых стран по коммерческой скорости и своевременности доставки партий товаров, доступности транспортных услуг для населения. Формирование единого транспортного пространства, региональная и международная интеграция национальной транспортной системы обеспечат повышение эффективности транспортных услуг, рост их экспорта и более полную реализацию транзитного потенциала. Отрасль обеспечит удовлетворение всех потребностей экономики и общества в качественных транспортных услугах, конкурентоспособных с лучшими мировыми аналогами, и создаст необходимые условия для интенсивного инновационного социально-ориентированного развития страны.

Важнейшей частью стратегии являются механизмы ее реализации, которые включают:



- опережающее инновационное развитие научно-технической и технологической базы на основе передовых мировых достижений и прорывных технологий, включая внедрение новых инфокоммуникационных и навигационных систем, систем телематического мониторинга транспортных потоков и интеллектуальных транспортных систем;

- совершенствование законодательно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей и индикаторов стратегии;

- развитие обеспечения отрасли трудовыми ресурсами;

- создание эффективной системы управления реализацией стратегии.

Необходима увязка стратегии с субъектами Федерации. Основным механизмом являются Федеральные целевые программы развития транспорта, региональные программы социально-экономического развития, а также региональные и муниципальные программы развития транспорта. Важное значение при этом имеет увязка мероприятий программ со схемами территориального планирования для ре-

гионов, областей, городов. Необходима координация всех этих составляющих. Результатом должен быть согласованный стратегический план, увязывающий мероприятия различных программ.

Система взаимосвязанных мероприятий предполагает также разделение интересов и ответственности между Федерацией, регионами и муниципалитетами, а также между государством и бизнесом.

Увязка стратегии с ресурсообеспечивающими отраслями определяет ее реализуемость.

Транспортная стратегия формирует значительный заказ на продукцию машиностроения. Прежде всего это касается обеспечения отрасли современными транспортными средствами.

Для реализации Стратегии необходимы значительные ресурсы строительных материалов.

Таким образом, транспортная отрасль формирует системный заказ отраслям промышленности. С одной стороны, они получают стимул к развитию, а с другой — становятся зависимыми от ритмичности реализации Транспортной стратегии и обеспече-

ния ее другими отраслями. Необходима согласованная последовательность наращивания мощностей отраслей промышленности строительных материалов, машиностроения, образования. Она должна быть выработана в процессе реализации стратегии, а затем включена в соответствующие отраслевые программы. Взаимоотношения транспорта с поставщиками технических средств и других материальных ресурсов должны стать объектом государственного регулирования.

Необходима разработка программы развития отечественного производства материалов, машин и оборудования для транспортной системы. Нужны меры государственной поддержки производителей.

Информационно-аналитическое обеспечение должна предоставить Единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом.

В заключение хотелось бы отметить, что представленная Транспортная стратегия является инновационной по своему характеру. Многие решения по ее реализации сегодня находятся в стадии проработки, а часть предстоит разработать в ходе выполнения.

## О необходимости комплексного подхода к проблеме транспортной безопасности

**В.В. МИХНО**, руководитель Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта



**Транспорт, ввиду специфики своей работы, является источником потенциальной опасности, а если в его деятельность вмешиваться незаконными агрессивными действиями, то потенциальная опасность становится реальной.**

Россия имеет протяженные транспортные коммуникации. На ее территории располагаются сотни тысяч транспортных объектов. Только на железных дорогах их свыше 70 тысяч. Отдельными мерами невозможно обеспечить транспортную безопасность. К выработке общегосударственной политики в области транспортной безопасности необходимо подходить комплексно, охватывая все виды транспорта целиком. Для обеспечения транспортной безо-

пасности необходимо решить три основные задачи:

1. Создать полноценную нормативную правовую базу в этой области;

2. Создать единую государственную систему обеспечения транспортной безопасности, с помощью которой будут реализовываться принятые законы и подзаконные акты;

3. Обеспечить эффективное управление этой системой (система должна оперативно реагировать на все вызовы и проявления актов незаконного вме-

шательства в деятельность транспорта, а главное — предупреждать их).

До недавнего времени вопросам юридической регламентации деятельности различных субъектов по обеспечению транспортной безопасности не придавалось существенного значения. Однако после подписания 9 февраля 2007 г. Президентом Российской Федерации федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» они впервые получили юридическое закрепление. Данный закон конкретизировал задачи в области обеспечения транспортной безопасности, устранил пробелы в правовом регулировании, определил единый алгоритм действий по обеспечению транспортной безопасности на всех видах транспорта.